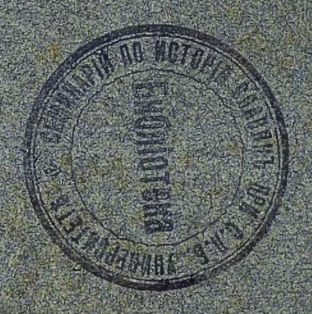
ЗАПИСКИ

ИМПЕРАТОРСКАГО НОВОРОССІЙСКАГО УНИВЕРСИТЕТА

ЮРИДИЧЕСКАГО ФАКУЛЬТЕТА

ВЫПУСКЪ X,

изданный подъ редакціей и. д. орд. проф. А. П. Доброклонскаго.



ОДЕССА.
Типографія „Техникъ", Екатерининская, 58.
1913.

ЗАПИСКИ

ИМПЕРАТОРСКАГО

НОВОРОССІЙСКАГО УНИВЕРСИТЕТА

ЮРИДИЧЕСКАГО ФАКУЛЬТЕТА

ВЫПУСКЪ X,

изданный подъ редакціей и. д. орд. проф. А. П. Доброклонскаго.

ОДЕССА.
Типографія „Техникъ", Екатерининская, 58.
1913.

Печатать разрѣшается, Ректоръ Императорскаго Новороссійскаго Университета. *Д. Кишенскій.*

МОРСКОЕ ПРАВО.

Профессора Императорскаго Новороссійскаго Университета

А. Ф. Федорова.



ОГЛАВЛЕНІЕ.

ЧАСТЬ ВТОРАЯ.

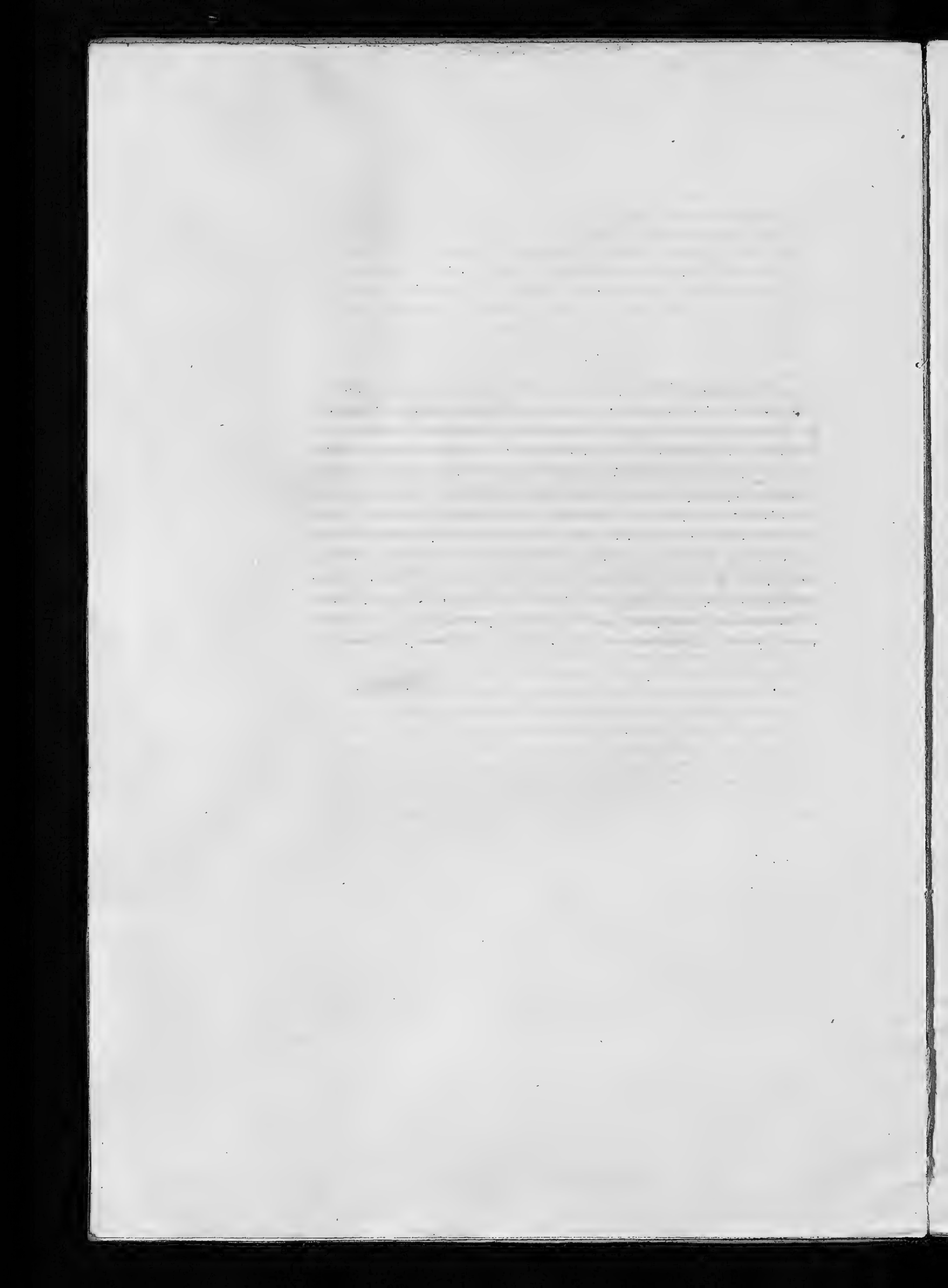
Договоръ морской перевозки.

ЧАСТЬ ТРЕТЬЯ.

Сдѣлки и юридическія отношенія, находящіяся въ связи съ морскою перевозкой.

Наше законодательство о морской торговлѣ очень отстало отъ жизни. Во вниманіе къ этому, Министерство Торговли и Промышленности уже выработало проектъ Уложенія о Торговомъ Мореплаваніи, построенный на современныхъ началахъ. Когда этотъ проектъ удостоится подлежащей санкціи, а также въ какомъ видѣ,—пока предусмотрѣть, конечно, нельзя; но во всякомъ случаѣ не можетъ подлежать сомнѣнію, что дни дѣйствія большинства теперешнихъ нашихъ постановленій по данному предмету сочтены. Въ связи съ симъ и предлагаемый курсъ морского торговаго права въ состояніи имѣть лишь кратковременное значеніе, по каковой причинѣ онъ появляется въ печати въ размѣрахъ болѣе узкихъ сравнительно съ изданными нами „Вексельнымъ Правомъ“ и „Торговымъ Правомъ“.

Авторъ.



ВВЕДЕНІЕ.

Понятіе морского торговаго права,

Морское торговое право, какъ это видно изъ этимологическаго значенія самаго названія, содержитъ въ себѣ постановленія, регулирующія морскую торговлю съ юридической стороны. Морское торговое право входитъ въ составъ морского права вообще, которое касается морского плаванія не только торговыхъ, но и всякихъ иныхъ судовъ.

подраздѣленіе

Можно различать морское торговое право частное, публичное и международное (далеко еще, впрочемъ, не выработавшееся). Къ частному морскому торговому праву принадлежатъ нормы, регулирующія отношенія по морской торговлѣ между частными лицами какъ членами одного и того-же государства; къ публичному — нормы, касающіяся отношеній государства, какъ цѣлаго, къ дѣятельности по морской торговлѣ частныхъ лицъ [1]); а къ международному —нормы частнаго и публичнаго характера, обнимающія отношенія по морской торговлѣ какъ между государствами, такъ и между тѣмъ или другимъ государствомъ и подданными другого государства, а равно между подданными различныхъ государствъ какъ частными лицами. Но подобно тому, какъ подъ торговымъ правомъ вообще принято понимать только частное торговое право, точно также и подъ морскимъ торговымъ правомъ разумѣется только частное морское торговое право.

и содержаніе.

Главнымъ объектомъ морского торговаго права служитъ перевозка товаровъ моремъ, а вмѣстѣ съ симъ въ область этой отрасли правовѣдѣнія входятъ также постановленія по предметамъ, находящимся въ непосредственной связи съ

---

[1]) Сюда относятся постановленія по устройству торговыхъ портовъ, по содѣйствію организаціи нѣкоторыхъ видовъ морской торговли, по надзору за отправленіемъ морской торговли, и т. п.

морскою перевозкой. Именно: съ одной стороны — постановленія о построеніи и оснащеніи морскихъ судовъ, а равно объ отношеніяхъ какъ между хозяиномъ судна и членами судового экипажа, такъ и между послѣдними; съ другой-же —постановленія о сдѣлкахъ, связанныхъ такъ или иначе съ договоромъ перевозки.

Значеніе морского транспорта.

Море представляетъ собою особенно удобныя условія транспортированія груза, какъ по возможности выбрать кратчайшее разстояніе между торговыми пунктами, такъ и вслѣдствіе доступности перевозить сразу большое количество груза, каковое обстоятельство намного, конечно, понижаетъ провозную плату сравнительно съ сухопутной перевозкой. Въ связи съ симъ, до открытія примѣненія силы пара перевозка водой была чуть-ли не единственнымъ способомъ болѣе или менѣе значительнаго транспортированія груза. Дѣйствительно, развитіе торговли прежде всего появилось въ странахъ, расположенныхъ по морю. Въ нихъ ранѣе, чѣмъ въ другихъ государствахъ, стали развиваться и связанные съ торговлей богатство и успѣхи цивилизаціи.

Особенности относящагося сюда законодательства

Вслѣдствіе этого, появлявшіеся съ развитіемъ торговли правовые обычаи и ихъ сборники регулировали прежде всего морскую торговлю. А въ виду техническихъ особенностей этого рода торговли, относящіяся сюда постановленія и до сихъ поръ составляютъ особую часть торговаго права. Во всѣхъ современныхъ торговыхъ кодексахъ удѣлены морской торговлѣ болѣе или менѣе обширные отдѣлы, насколько постановленія по морскому торговому праву не выдѣлены въ особыя законоположенія. При всемъ томъ, за послѣднее время стали проникать въ литературу сомнѣнія насчетъ цѣлесообразности обособленія постановленій по морской торговлѣ. Такъ, указывается: что быстрое развитіе внутренняго водяного сообщенія (т. е. по рѣкамъ и озерамъ) вызываетъ также многоразличныя юридическія отношенія, которыя, въ свою очередь, въ правѣ расчитывать въ такой-же мѣрѣ на вниманіе законодателя; что немало сдѣлокъ, практиковавшихся прежде только при морской перевозкѣ, въ настоящее время примѣняется и при внутреннемъ водяномъ передвиженіи; что при такихъ условіяхъ, вѣроятно, по этимъ воззрѣніямъ, недалеко то время, когда „морское“ торговое право превратится въ

право вообще „водяного передвиженія“, съ различеніемъ внутренняго водяного судоходства отъ морского лишь въ деталяхъ. Дѣйствительно, новое итальянское торговое уложеніе (1882 г.) бывшее морское торговое право замѣнило воднымъ торговымъ правомъ, регулирующимъ коммерческое плаваніе какъ по морю, такъ и по внутреннимъ водамъ.— Но на указанные доводы можно возразить, что морская торговля во всякомъ случаѣ отличается слишкомъ своеобразными условіями, чтобы можно было ее приравнять въ правовомъ отношеніи къ торговлѣ, производимой по внутреннимъ водамъ. Конечно, кое-какіе институты въ состояніи быть общими, могутъ быть даже включены въ составъ сухопутнаго торговаго права [1]); но нѣкоторые во всякомъ случаѣ останутся присущими исключительно морской торговлѣ. Ручательствомъ выдѣленія морского торговаго права въ состояніи служить какъ все его историческое развитіе, создавшее ему совершенно обособленное существованіе въ смыслѣ не только частнаго права, но и публичнаго и международнаго, такъ и современныя условія быта морской торговли. Гораздо скорѣе, чѣмъ уравненія въ правовомъ отношеніи морской торговли съ производимой по внутреннимъ водамъ, можно ожидать международнаго обобщенія постановленій о морской торговлѣ вслѣдствіе, съ одной стороны, общности ея условій во всѣхъ цивилизованныхъ странахъ, а съ другой—космополитичности торговаго мореплаванія, очень часто подпадающаго примѣненію права различныхъ государствъ въ силу-ли заключенія сдѣлокъ въ различныхъ странахъ и между подданными различныхъ государствъ, или въ случаяхъ какихъ-либо инцидентовъ въ иностранныхъ водахъ, и т. п. Къ этому объединенію постоянно стремилось морское торговое право или путемъ распространенія дѣйствія морскихъ обычаевъ и содержавшихъ ихъ сборниковъ, или путемъ заимствованія иномѣстныхъ законоположеній по морскому праву, или путемъ международнаго соглашенія. Къ

и международное его обобщеніе.

[1]) Это санкціонировано и нашей судебной практикой (рѣш. Гражд. Кассац. Д-та Правит. Сената: за 1879 г. № 385, за 1899 г. № 69). Равнымъ образомъ, постановленія морского торговаго права распространяются на устья рѣкъ, впадающихъ въ открытое море.

той-же цѣли стремятся и отдѣльные ученые, и разнообразныя общества, принявшія въ кругъ своихъ задачъ огражденіе интересовъ торговаго мореплаванія.

Памятники морского торговаго права:

Постановленія морского торговаго права, первоначально въ формѣ обычаевъ, естественно, появились прежде всего въ странахъ, служившихъ средоточіемъ морской торговли. При этомъ, такъ какъ при морскомъ судоходствѣ приходится имѣть непосредственное соприкосновеніе съ лицами и мѣстностями, принадлежащими къ составу иностранныхъ государствъ, а равно вслѣдствіе аналогичности условій морского торговаго быта вообще,—возникавшіе въ этой области правовые обычаи могли имѣть примѣненіе и за предѣлами того района, гдѣ они появлялись. Во вниманіе къ этому, регулирующая морскую торговлю сфера правовыхъ нормъ болѣе, чѣмъ какая-либо другая (кромѣ развѣ только вексельнаго права), какъ прежде, такъ и теперь носитъ на себѣ отпечатокъ международнаго характера.

древніе вѣка

Въ частности, отъ древнихъ вѣковъ до насъ дошло очень немного постановленій по морскому торговому праву; именно дошли только постановленія, дѣйствовавшія въ предѣлахъ Римской Имперіи и собранныя въ одномъ изъ титуловъ Corpus juris civilis Юстиніана.

На существовавшій, несомнѣнно, въ древніе вѣка, касавшійся преимущественно аварій, „Lex Rhodia de jactu" (Νόμος τῶν Ῥοδίων ναυτικός) [1]) имѣются лишь ссылки отчасти въ Corpus juris civilis [2]), отчасти въ послѣдующемъ византійскомъ правѣ [3]).

и средніе.

Въ средніе вѣка торговая дѣятельность сосредоточилась прежде всего на берегахъ Средиземнаго моря; тутъ-же, поэтому, по преимуществу стали появляться и сборники постановленій по предмету морского торговаго права. Такъ, помимо переработаннаго въ Византіи, только-что упомянутаго,

---

[1]) Названный такъ по мѣсту его предположительнаго составленія —городу Родосу (на островѣ того-же имени), игравшему большую роль въ торговыхъ сношеніяхъ Европы съ Востокомъ и славившемуся своими постановленіями по морскому праву.

[2]) Tit. Dig. Ad legem Rhodiam de jactu, XIV, 2.

[3]) Νόμος Ῥοδίων ναυτικὸς κατ' ἐκλογὴν ἐκ τοῦ ιδ' βιβλίου τῶν διγέστων.

памятника „Lex Rhodia de jactu“ [1]), пользовавшагося на Югѣ авторитетомъ не только въ древніе вѣка, но и втеченіе всѣхъ среднихъ вѣковъ, въ городѣ Амальфи (въ Южной Италіи) дѣйствовалъ сборникъ морскихъ обычаевъ „Tavola di Amalfi“ (по-латински—Tabula Amalfitana). На берегахъ Средиземнаго и Адріатическаго моря (включая и Ближній Востокъ) пользовался популярностью сборникъ обычаевъ морской практики, извѣстный подъ именемъ „Consulado del mar“ (Consolato del mare, Consulat de la Mer, Consulatus maris). Изъ самаго уже названія видно, что это—собраніе консульскихъ постановленій по вопросамъ морской практики. Кѣмъ, когда и гдѣ былъ составленъ этотъ сборникъ,—въ точности неизвѣстно. Предполагаютъ, что онъ составленъ въ Барцелонѣ, во время отъ XI до XIV столѣтія включительно, и былъ первоначально написанъ на каталонскомъ нарѣчіи. Повидимому, онъ представляетъ собою наслоеніе постепенно приписывавшихся постановленій (заключаетъ въ себѣ, смотря по изданію, цѣлыхъ 294—296 статей). Въ западныхъ портахъ (Кастиліи, Франціи и Англіи) имѣлъ примѣненіе сборникъ, называемый французами „Rôles или Jugements d'Oléron“, представлявшій собою, вѣроятно также частное, собраніе судебныхъ рѣшеній, пріобрѣвшихъ, по своей практической мудрости, общее признаніе и написанныхъ на длинной свертывавшейся бумагѣ, откуда произошло и названіе „Rôles“ [2]); а слово „Oléron“ заимствовано отъ одного острова (на Атлантическомъ океанѣ, при устьѣ рѣки Луары), очень популярнаго въ морской торговлѣ того времени. Подробности происхожденія этого сборника также неизвѣстны. Большинство предполагаетъ, что онъ—французскаго происхожденія, а составленіе относятъ къ XI—XIII вѣкамъ. По содержанію, онъ гораздо сокращеннѣе, чѣмъ Consulado del mar (всего 56 статей). Та-же неопредѣленность мѣста и времени составленія касается и сборника „Guidon de la Mer“; полагаютъ, что онъ былъ составленъ во Франціи,

---

[1]) См. предшествующую выноску. По мнѣнію однихъ, указанная переработка представляетъ собою актъ законодательства иконоборческихъ византійскихъ императоровъ, а по мнѣнію другихъ — частный сборникъ мѣстныхъ обычаевъ.

[2]) Отъ глагола rouler=свертывать.

въ городѣ Руанѣ, какимъ-то практикомъ, имя котораго осталось неизвѣстнымъ; регулировалъ этотъ сборникъ преимущественно вопросы появившагося морского страхованія; распубликованъ онъ въ XVI столѣтіи. Въ сѣверныхъ европейскихъ портахъ дѣйствовали другіе сборники. Сюда принадлежитъ, относящееся къ XV столѣтію, „Висбійское Морское Право“ (Hogeste Water-Recht tho Wisby), заимствовавшее свое названіе отъ очень популярнаго въ морской торговлѣ того края, города Висби (на островѣ Готландѣ); по содержанію оно представляло собою компиляцію изъ постановленій Consulado del mar и Rôles d'Oléron. Въ городахъ Ганзейскаго Союза, по предметамъ того-же морского торговаго права, существовалъ „Сборникъ постановленій (рецессовъ) Ганзейскихъ городовъ“ (Jus Anseaticum maritimum), первоначальная редакція котораго была утверждена въ 1591 году, на съѣздѣ депутатовъ въ гор. Любекѣ, а послѣдняя относится къ 1614 году. Постановленія указанныхъ сборниковъ, съ одной стороны, ложились въ основаніе судебныхъ рѣшеній, а съ другой—подвергались комментированію юристами, вслѣдствіе чего оказывались способными слѣдовать за вызывавшимся жизнью развитіемъ морского торговаго права. Къ періоду-же среднихъ вѣковъ относится организація спеціальныхъ морскихъ торговыхъ судовъ, а также назначеніе консуловъ (consules), игравшихъ первоначально роль выборныхъ судей для разбора споровъ между купцами. Наличность сборниковъ постановленій, а также результаты дѣятельности спеціальныхъ морскихъ торговыхъ судовъ успѣли выработать для того времени совокупность общихъ основныхъ понятій морского торговаго права, измѣнявшихся развѣ только въ своихъ деталяхъ—въ зависимости отъ мѣстныхъ условій.

Строй мореходныхъ предпріятій.

Насколько касается, между прочимъ, организаціи предпріятій по торговому мореплаванію, то въ средніе вѣка они очень часто строились на товарищескихъ началахъ. Такъ, пока суда были малы,—судовой экипажъ былъ небольшимъ, и капитанъ по отношенію къ членамъ экипажа могъ находиться въ условіяхъ товарищества: они на общія средства пріобрѣтали судно и его эксплоатировали, т. е. сдавали тому или другому купцу подъ товаръ и перевозили этотъ товаръ,

при чемъ ѣхалъ и самъ купецъ. Иногда судно продолжало принадлежать другому лицу или другимъ лицамъ; въ такомъ случаѣ въ товарищество входили и судовладѣльцы, при чемъ капитанъ былъ во главѣ управленія судномъ, а во главѣ эксплоатаціи судна стоялъ владѣлецъ или одинъ изъ совладѣльцевъ судна („начальный товарищъ"). Иногда-же въ товарищескія отношенія входили не эксплоатировавшія судно лица, а грузохозяева, покупавшіе или нанимавшіе судно въ цѣляхъ перевозки принадлежавшаго имъ груза въ опредѣленное мѣсто. Въ случаѣ лишь найма судна, собственникъ его стушовывался, и наниматели сами уже направляли судно куда слѣдовало, формировали морской экипажъ, а подчасъ и оборудовали судно необходимыми для пути принадлежностями. Указанныя товарищескія начала, нерѣдко объединявшія интересы судохозяевъ, экипажа и грузохозяевъ, въ нѣкоторыхъ институтахъ морского торговаго права проглядываютъ до сихъ поръ.

Новые вѣка.

Значеніе открытія Новаго Свѣта.

Открытіе Америки (въ 1492 г.) и изобрѣтеніе компаса въ связи съ предшествовавшимъ открытіемъ прямого пути въ Индію оказали громадное вліяніе на измѣненіе характера торговли новыхъ вѣковъ. Вмѣсто прежняго каботажнаго, начинаетъ преобладать дальнее плаваніе; транспортная сухопутная торговля, еле прозябавшая при тогдашнихъ условіяхъ сухопутнаго сообщенія, замѣняется морской торговлей съ отдаленными мѣстностями. Съ другой стороны, продукты вновь открытыхъ странъ значительно увеличили ввозъ въ Европу тропическихъ товаровъ. Въ зависимости отъ сего, сношенія съ Востокомъ отступили на второй планъ, а преимущественное вниманіе привлекли торговыя операціи со вновь открытыми странами, при чемъ главная роль въ этомъ отношеніи выпала на долю западно-европейскихъ государствъ, взамѣнъ бывшаго сосредоточенія торговой дѣятельности по преимуществу въ Италіи.

Видоизмѣненіе строя торговыхъ предпріятій

Но торговля съ Новымъ Свѣтомъ требовала крупныхъ капиталовъ, каковыми рѣдко располагали отдѣльныя лица; въ связи съ симъ появились особаго рода коллективныя торговыя предпріятія, соединявшія въ себѣ капиталы отдѣльныхъ лицъ. Одновременно съ этимъ, правительства способствовали образованію торговыхъ компаній для эксплоатаціи захватывавшихся новыхъ владѣній; начавшія такимъ путемъ возникать, съ конца XV столѣтія, колоніи европейскихъ госу-

дарствъ, въ свою очередь, также приняли живое участіе въ торговой дѣятельности. Въ довершеніе предшествовавшихъ открытій, въ началѣ XVII вѣка голландцами открыта была Австралія. Оживленію торговли послѣдовало оживленіе и обрабатывающей промышленности вмѣстѣ съ возрожденіемъ наукъ и искусствъ.

и условій торговаго мореплаванія.

Въ частности, при новыхъ условіяхъ мореплаванія, потребовалось строить суда уже болѣе значительныхъ размѣровъ, брать грузъ сразу отъ многихъ грузоотправителей, заходить въ различные, въ большинствѣ заранѣе опредѣленные, порта, устанавливать маршруты на цѣлую навигацію, независимо отъ усмотрѣнія случайныхъ грузоотправителей. Въ связи съ симъ, сопровождать судно ни судохозяевамъ, ни грузохозяевамъ болѣе не было надобности: грузъ и судно ввѣрялись капитану, который изъ старшаго товарища сталъ начальникомъ экипажа, нерѣдко приглашавшимъ членовъ экипажа по личному своему усмотрѣнію; имущественный-же наемъ судна грузохозяевами превратился во фрахтовый договоръ. При такомъ положеніи дѣла прежнія товарищескія отношенія улетучились, замѣнившись капиталистическимъ строемъ мореходныхъ предпріятій.

Кодификація нормъ морского торговаго права.

Съ развитіемъ началъ меркантилизма въ системѣ финансоваго управленія государствъ, правительства не могли болѣе оставаться безучастными къ оживившемуся торговопромышленному движенію того времени. Въ связи съ симъ они стали ему всячески содѣйствовать; между прочимъ должны были прибѣгнуть и къ нормированію съ юридической стороны какъ промышленной вообще, такъ и, въ частности, торговой дѣятельности. Дѣйствительно, органы законодательной власти постепенно берутъ на себя иниціативу въ дѣлѣ систематизаціи и самостоятельнаго развитія постановленій торговаго права для регулированія какъ морской торговли, такъ и сухопутной, нѣсколько окрѣпшей уже къ тому времени вслѣдствіе, съ одной стороны, ограниченія произвола вассаловъ, служившихъ немалымъ тормозомъ для развитія торговли, а съ другой—обезпеченія нѣкоторой безопасности отъ разбойниковъ.

Роль въ этомъ отношеніи Франціи

Примѣръ въ этомъ отношеніи подала Франція, гдѣ, во времена Людовика XIV, благодаря настоянію Кольбера, яраго поборника идей меркантилизма, среди различныхъ касав-

шихся торговли ордонансовъ, изданы были два ордонанса специально по предмету матеріальнаго торговаго права, именно ордонансы 1673 и 1681 гг. Первый изъ нихъ, „Ordonnance du Commerce", извѣстный также подъ именемъ „Code Marchand" или „Code Savary", такъ какъ онъ былъ редактированъ знатокомъ торговаго права того времени—Жакомъ Савари (Jacques Savary), регулировалъ сухопутную торговлю и является первымъ кодексомъ торговаго сухопутнаго и вексельнаго права; а второй ордонансъ, 1681 г., касался морской торговли и, поэтому, назывался „Ordonnance sur la Marine" или „Ordonnance touchant la Marine". Ордонансъ этотъ обнимаетъ собою какъ частное морское торговое право, такъ и публичное, именно: полицію портовъ, устройство морскихъ судовъ (amirautés) и производство въ нихъ дѣлъ, а также морскіе рыбные промыслы. Эти-же ордонансы, насколько касались частнаго торговаго права, легли въ основаніе и, изданнаго въ 1807 г. и вошедшаго въ силу съ 1 января 1808 г., французскаго Торговаго Кодекса (Code de Commerce). Съ изданіемъ послѣдняго, ордонансъ 1673 г. потерялъ силу полностью, а ордонансъ 1681 г. сохранилъ дѣйствіе лишь по предметамъ, не предусмотрѣннымъ въ Code de Commerce, именно только по предметамъ публичнаго морского торговаго права [1]. Съ теченіемъ времени положенія о морской торговлѣ французскаго Торговаго Кодекса подверглись нѣкоторымъ измѣненіямъ и дополненіямъ [2], но въ общемъ очень немногочисленнымъ.

Въ другихъ государствахъ до конца XVIII вѣка кодификація выражалась главнымъ образомъ въ изданіи уставовъ по отдѣльнымъ частямъ торговаго права. Лишь въ Пруссіи сдѣлана была попытка кодификаціи постановленій торговаго права вообще—въ составѣ, изданнаго въ 1794 г., свода Общаго Земскаго Права (Allgemeines Landrecht für die Preussischen Staaten). Именно 8-ой титулъ II-ой части этого законодательнаго сборника болѣе чѣмъ на половину имѣлъ своимъ предметомъ начала торговаго права сухопутнаго, вексельнаго и морского.

---

[1]) Нѣкоторыя изъ относящихся сюда постановленій дѣйствуютъ до сихъ поръ.

[2]) Главныя дополненія - законы 1874 и 1885 гг. о морской ипотекѣ.

Благодаря ясности редакціи французскаго Торговаго Кодекса и относительной полнотѣ его постановленій, основанныхъ на собранномъ многочисленномъ матеріалѣ обычнаго торговаго права и, поэтому, вполнѣ удовлетворявшихъ требованіямъ того времени, а также во вниманіе къ проведенію, по отношенію къ занятію торговлей, вмѣсто прежнихъ, установившихся еще въ средніе вѣка, сословныхъ началъ, началъ свободнаго промысла, доступнаго для всѣхъ,—положенія французскаго Code de Commerce стали постепенно проникать и въ законодательства другихъ государствъ, помимо ихъ распространенія при посредствѣ введенія французскаго Торговаго Кодекса въ завоеванныхъ Наполеономъ I странахъ и французскихъ колоніяхъ. Французскій Торговый Кодексъ служилъ образцомъ торговыхъ законоположеній европейскихъ государствъ до появленія Общегерманскаго Торговаго Уложенія (Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch), одобреннаго Союзнымъ Сеймомъ въ 1861 г. и вводившагося во входившихъ въ составъ Германскаго Союза отдѣльныхъ государствахъ вплоть до образованія Сѣверогерманскаго Союза въ 1867 г. Въ 1869 г. это Уложеніе было объявлено общимъ для всего Сѣверогерманскаго Союза, а въ 1871 г., съ учрежденіемъ имперіи,—имперскимъ. Вслѣдствіе присущихъ ему достоинствъ (въ смыслѣ, главнымъ образомъ, отдѣленія частнаго торговаго права отъ публичнаго и разграниченія матеріальнаго права отъ формальнаго), Общегерманское Торговое Уложеніе лишило французскій Торговый Кодексъ, уже значительно отставшій отъ потребностей времени, его бывшаго престижа и само начало все болѣе и болѣе служить образцомъ для новѣйшихъ законодательныхъ работъ по торговому праву. Впрочемъ, съ теченіемъ времени Общегерманское Торговое Уложеніе также начало оказываться нѣсколько отсталымъ, и нѣкоторые изъ вновь изданныхъ иностранныхъ кодексовъ его опередили полнотою содержанія. Въ связи съ симъ Общегерманское Торговое Уложеніе подверглось дополненіямъ, а затѣмъ и существенной переработкѣ, результатомъ чего въ 1897 г. оно появилось въ новомъ изданіи, подъ названіемъ „Торговое Уложеніе“ (Handelsgesetzbuch), вошедшемъ въ силу съ 1 января 1900 г. Но на постановленіяхъ по морскому праву новое изданіе отрази-

и Германіи.

лось очень нечувствительно. Къ настоящему времени послѣдовали уже нѣкоторыя дополненія къ этому изданію.

Изъ европейскихъ странъ кодификація торговаго права стала распространяться на государства также другихъ частей свѣта и къ настоящему времени состоялась почти во всѣхъ цивилизованныхъ странахъ. Но и тамъ, гдѣ не было, а подчасъ и до сихъ поръ не произошло кодификаціи всѣхъ частей торговаго права, постановленія морского права обыкновенно кодифицированы въ видѣ особаго законоположенія (въ томъ числѣ и въ Великобританіи).

Россія.

Что касается до нашего отечества, то въ немъ еще съ незапамятныхъ временъ торговля была, повидимому, довольно развита, а въ частности и внѣшняя торговля, происходившая по преимуществу моремъ. Объясняется это тѣмъ, что древняя Русь служила между прочимъ транзитнымъ путемъ между Европой и Востокомъ, подразумѣвая подъ нимъ какъ Азію, такъ и Византію. Въ связи съ симъ и зачатки оффиціальныхъ постановленій по нѣкоторымъ изъ вопросовъ, входящихъ въ сферу морского торговаго права (въ широкомъ смыслѣ слова), у насъ нетрудно отыскать въ первые-же вѣка жизни нашего отечества. Такъ, еще въ договорѣ Олега съ греками 911 г. (ст. 1) было положеніе, вмѣнявшее „руссамъ" въ обязанность оказывать всяческое пособіе греческимъ ладьямъ, потерпѣвшимъ какое-либо несчастіе на морѣ. Договоръ Игоря съ греками 945 г. (ст. 1) запрещалъ грабить, порабощать и убивать подвергшихся кораблекрушенію грековъ. Въ относящихся къ XIII вѣку спискахъ Русской Правды есть постановленіе о купцѣ, претерпѣвшемъ кораблекрушеніе, вмѣняющее кредитору въ обязанность разсрочить въ этомъ случаѣ уплату долга. При всемъ томъ, въ нашей дальнѣйшей исторіи вниманіе законодателя обращалось почти исключительно на торговлю сухопутную. Это замѣтно какъ въ Судебникахъ, такъ и въ изданномъ въ 1656 г. Новоторговомъ Уставѣ. Объясняется такое явленіе, конечно, преобладаніемъ, за соотвѣтствующій періодъ времени, главнымъ образомъ сухопутной торговли, что и понятно, такъ какъ Россія въ то время могла вести морскую торговлю лишь черезъ Архангельскъ, а этотъ портъ не особенно благопріятенъ для развитія мореплаванія.

Постановленія по морскому праву въ древней Руси.

Поощреніе отечественнаго мореплаванія

Но съ постепеннымъ проникновеніемъ западныхъ идей, ложившихся прежде всего въ основаніе управленія въ области народной промышленности и торговли и отражавшихся между прочимъ также на сближеніи Россіи съ Западомъ,— правительство должно было принять мѣры къ поощренію и мореходства. Такія мѣропріятія стали проявляться въ особенности начиная съ Петра Великаго, сумѣвшаго открыть дорогу и къ Черному морю, и къ Балтійскому. Онъ, понимая важность для Россіи заграничной торговли на собственныхъ корабляхъ, еще въ 1698 г. положилъ, въ Архангельскѣ, начало строенію торговыхъ судовъ. Для поощренія къ устройству верфей, онъ давалъ имъ различныя льготы, а для побужденія ко вступленію въ непосредственныя сношенія съ иностранными государствами—понизилъ въ 1720 г. пошлины съ товаровъ, вывозимыхъ и привозимыхъ русскими торговыми людьми. Въ томъ-же (1720) году онъ издалъ Уставъ о эверсахъ [1]), регулировавшій наемъ, бывшихъ извѣстными подъ этимъ именемъ, небольшихъ плоскодонныхъ парусныхъ судовъ; а въ 1724 г. — Морской Торговый Регламентъ и Уставъ [2]), поощрявшій развитіе русскаго торговаго флота различными льготами по взысканію пошлинъ. Для лучшаго ознакомленія съ морскими торговыми операціями, Петръ I велѣлъ ежегодно посылать по нѣскольку русскихъ молодыхъ людей изъ купечества въ иностранные порты, задаваясь въ этомъ отношеніи также цѣлью положить основаніе русскимъ торговымъ домамъ за границей, въ связи съ чѣмъ вмѣнилъ въ обязанность Коммерцъ-Коллегіи заводить прямыя торговыя сношенія съ Испаніей, Португаліей и Персіей. Дѣятельныя поощренія морской торговли, а также русскаго судостроенія и мореплаванія, продолжались, въ разнообразной формѣ, и послѣ Петра I; они проявляются и до настоящаго времени. Такъ: выдаются ссуды на пріобрѣтеніе вновь построенныхъ въ Россіи изъ русскихъ матеріаловъ морскихъ торговыхъ судовъ [3]); поощряется преміями постройка судовъ въ Россіи, какъ равно поддержаніе рейсовъ между нѣкото-

при Петрѣ Великомъ

и въ послѣдующее время.

1) П. С. Зак., № 3.615.

2) П. С. Зак., № 4.451.

3) См. по этому предмету ниже.

рыми портами; безпошлинно (временно) пропускаются суда, пріобрѣтенныя за границей; возвращаются (также временно) пошлины, уплачиваемыя русскими судами за проходъ черезъ Суэзскій каналъ[1]); русскія суда платятъ портовые сборы въ меньшемъ размѣрѣ, чѣмъ иностранныя[2]); и т. п. Затѣмъ, 19 января 1898 г. Высочайше утверждено было мнѣніе Государственнаго Совѣта[3]) объ учрежденіи, спеціально по дѣламъ торговаго мореплаванія, особаго Совѣта при Министерствѣ Финансовъ и особаго Отдѣла при Департаментѣ Торговли и Мануфактуръ, превращенныхъ, Высочайшимъ указомъ 7 ноября 1902 г.[4]) и Высочайше утвержденнымъ, 10 іюня 1903 г., мнѣніемъ Государственнаго Совѣта[5]), въ Главное Управленіе Торговаго Мореплаванія и Портовъ, въ настоящее время замѣненное, состоящими въ вѣдомствѣ Министерства Торговли и Промышленности, Отдѣломъ Торговаго Мореплаванія и Отдѣломъ Портовъ. При всемъ томъ, недостатокъ въ судахъ русскаго коммерческаго флота даетъ себя чувствовать своими вредными послѣдствіями до сихъ поръ[6]).

---

[1]) Уставъ Торговый, ст. 164, примѣч.

[2]) Высоч. утв., 8 іюня 1901 г., мнѣніе Госуд. Совѣта о преобразованіи взимаемыхъ въ Имперіи портовыхъ сборовъ (П. С. Зак., № 20. 335).

[3]) П. С. Зак., № 14.906.

[4]) П. С. Зак., № 22.092.

[5]) П. С. Зак., № 23.119.

[6]) Нашъ коммерческій флотъ слабо развитъ не отъ недостатка денежныхъ средствъ, а скорѣе въ зависимости отъ конкурренціи иностранцевъ, неустройства портовъ, таможенныхъ стѣсненій, отсутствія морской ипотеки и пр. Но за послѣднее время правительство пытается постепенно устранить и эти неудобства. Въ частности, важность обладать собственнымъ, національнымъ торговымъ флотомъ объясняется тѣмъ, что при національномъ коммерческомъ флотѣ: a) сохраняется золото, которое при пользованіи услугами иноземнаго флота ушло-бы въ видѣ фрахта за границу; в) пріобрѣтается золото въ видѣ фрахта по перевозкѣ нашими судами иностранныхъ грузовъ; и c) увеличивается нашъ экспортъ, такъ какъ въ дѣлѣ ознакомленія съ отечественными продуктами и ихъ сбыта національный флотъ оказываетъ незамѣнимую услугу. Въ связи съ симъ, безъ собственнаго торговаго флота нельзя играть большой роли на міровомъ рынкѣ. Помимо выгодъ отъ самой промышленности по транспортированію товаровъ и иного груза, а также отъ развитія экспорта, торговый флотъ въ военное время можетъ быть предоставляемъ въ пользованіе военно-морскихъ силъ.

Эволюція законодательства по морской торговлѣ.

При развитіи внѣшней, въ особенности морской, торговли, а также русскаго судоходства, рельефно обнаружились и недостатки законодательныхъ постановленій изъ сферы морского торговаго права. Примѣнявшіяся въ подходящихъ случаяхъ иностранныя нормы далеко не могли удовлетворить запросамъ русской морской торговой практики. При столкновеніяхъ русскихъ купцовъ съ иноземными торговцами и шкиперами иностранные обычаи и законы могли еще находить примѣненіе; но они никоимъ образомъ не въ состояніи были пополнить пробѣловъ въ постановленіяхъ, предназначенныхъ для регулированія взаимныхъ правовыхъ отношеній между русскими купцами и вообще лицами, имѣвшими соприкосновеніе съ торговымъ мореходствомъ. Во вниманіе къ этимъ соображеніямъ, въ царствованіе Екатерины II пришли къ сознанію рѣшительной необходимости изданія спеціальнаго по данному предмету устава, который, наконецъ, и появился въ 1781 г. (первая часть—25 іюня, а вторая—23 ноября) подъ именемъ „Устава Купеческаго Водоходства" [1]), являющагося у насъ первымъ сборникомъ постановленій спеціально морского торговаго права и составляющаго собою въ сущности ни больше, ни меньше, какъ переводъ французскаго ордонанса 1681 г. (Ordonnance sur la Marine). Все приспособленіе этого, изданнаго на сто лѣтъ ранѣе, ордонанса къ потребностямъ русскаго торговаго быта выразилось въ дѣйствительности лишь въ ничтожныхъ его измѣненіяхъ; но зато, въ противоположность французскому первообразу, регулировалось плаваніе не только по морю, но и по рѣкамъ и озерамъ [2]). Выработанный въ 1814 г. Коммиссіей Составленія Законовъ проектъ Торговаго Уложенія, несмотря на его составленіе подъ значительнымъ вліяніемъ французскаго Торговаго Кодекса, не содержалъ въ себѣ постановленій о морской торговлѣ. Послѣднія появились только

Уставъ Купеческаго Водоходства.

---

[1]) П. С. Зак., №№ 15.179 и 15.285.

[2]) Въ частности, часть I-ая Устава Купеческаго Водоходства обнимаетъ собою постановленія о водоходствѣ вообще, о положеніи членовъ судового экипажа, о наймѣ корабля или судна, о хозяевахъ послѣдняго и о должности маклера; а часть II-ая содержитъ правила о страхованіи, конвоѣ или защитѣ, „аверіи или приключеніи", а также о крушеніи или гибели, о наградѣ за спасеніе и о лоцманахъ.

въ Дополнительномъ постановленіи о торговомъ судостроеніи и мореходствѣ 12 февраля 1830 г. [1] и, затѣмъ, въ Сводѣ Учрежденій и Уставовъ Торговыхъ, помѣщенномъ въ, изданномъ въ 1832 г. и вошедшемъ въ дѣйствіе съ 1 января 1835 г., Сводѣ Законовъ Россійской Имперіи. Третья книга въ первый разъ появившагося такимъ образомъ Свода Учрежденій и Уставовъ Торговыхъ (включеннаго во II часть Свода Уставовъ Государственнаго Благоустройства) имѣла своимъ предметомъ исключительно постановленія по вопросамъ морского торговаго права и носила названіе „О договорахъ и обязательствахъ особенныхъ по торговому судостроенію и мореплаванію". Главнымъ основаніемъ этой книги послужилъ Уставъ Купеческаго Водоходства 1781 г.

Сводъ Учрежденій и Уставовъ Торговыхъ.

Въ дополненіе постановленій Свода Учрежденій и Уставовъ Торговыхъ изданы были изъ наиболѣе важныхъ законоположеній: 21 мая 1836 г. — Правила о спасеніи кораблей и судовъ, претерпѣвающихъ крушеніе или гибель [2]; 5 іюня 1846 г.—Правила для Морского Страхованія [3]; 23 іюня 1865 г. —Правила о порядкѣ выдачи патентовъ на русскій флагъ (со включеніемъ правилъ о корабельной регистраціи) [4]. Означенныя законоположенія вошли въ подлежащіе отдѣлы Свода Учрежденій и Уставовъ Торговыхъ или „Устава Торговаго", каковое названіе, по изданію Свода Законовъ 1857 г., присвоено было нашимъ торговымъ законамъ (съ сохраненіемъ, впрочемъ, за ними пока и прежняго названія „Свода Учрежденій и Уставовъ Торговыхъ"), при чемъ, по этому изданію, Уставъ Торговый оказался помѣщеннымъ уже въ XI томъ (ч. 2) Свода Законовъ (въ виду состоявшагося увеличенія числа томовъ этого Свода), гдѣ и находится до сихъ поръ. Въ прочихъ частяхъ узаконенія, обнимающія морское право, до послѣдняго времени оставались, съ ничтожными лишь исключеніями, въ данномъ имъ при первомъ изданіи Свода Законовъ видѣ, измѣнивъ развѣ только свою внѣшнюю

Уставъ Торговый

[1] П. С. Зак., № 3.485.
[2] П. С. Зак., № 9.200.
[3] П. С. Зак., № 20.095.
[4] П. С. Зак., № 42.238.

въ изданіяхъ 1887, форму. Такъ, по изданію Устава Торговаго 1887 г. [1]), съ выдѣленіемъ изъ него постановленій о векселяхъ, о консулахъ и по торговому судопроизводству и съ образованіемъ изъ нихъ отдѣльныхъ уставовъ (Устава о Векселяхъ, Устава Консульскаго и Устава Судопроизводства Торговаго), посвященная морскому торговому праву книга получила новое названіе—„О морской торговлѣ", при чемъ, вмѣсто бывшей третьей книги Устава Торговаго или Свода Учрежденій и Уставовъ Торговыхъ, переименована во вторую книгу. Вмѣстѣ съ симъ, по выдѣленіи постановленій о векселяхъ, о консулахъ и по судопроизводству торговому. въ отдѣльные уставы, бывшее присвоеннымъ нашимъ торговымъ закономъ названіе „Сводъ Учрежденій и Уставовъ Торговыхъ" оказалось болѣе не соотвѣтствующимъ и было покинуто; осталось такимъ образомъ, начиная съ изданія Свода Законовъ 1887 г., только названіе „Уставъ Торговый". По редакціи изданія 1887 г., книга вторая Устава Торговаго, имѣющая своимъ предметомъ постановленія морского торговаго права, состояла изъ шести раздѣловъ. I-ый изъ нихъ трактовалъ о мореходныхъ торговыхъ судахъ, II-ой—о торговомъ мореплаваніи, III-ій—о бодмереѣ и заимѣ припасовъ на морѣ, IV-й—объ аваріи, V-ый—о помощи и спасеніи въ случаяхъ кораблекрушенія и о принадлежности потопленныхъ вещей и VI-ой—о морскомъ страхованіи. Это содержаніе воспроизведено и въ изданіи Устава Торговаго

1893 и 1903 г. 1893 г. Въ нынѣ-же дѣйствующемъ изданіи 1903 г. включены болѣе подробныя правила о морскихъ лоцманахъ и правила для предупрежденія столкновенія судовъ въ морѣ, какъ равно присоединенъ еще раздѣлъ VII-ой—о мѣстномъ управленіи

Новѣйшее законодательство. приморскими торговыми портами. Затѣмъ въ книгу вторую Устава Торговаго внесены: по Продолженію Свода Законовъ 1906 г.—правила о плаваніи подъ русскимъ флагомъ, постановленія о судоводительскихъ званіяхъ и судовыхъ механикахъ и (въ видѣ особаго, VIII-го, раздѣла) правила о взиманіи корабельнаго и попуднаго сборовъ; по Продолженію

---

[1]) Полный Сводъ Законовъ былъ переизданъ лишь въ 1842 и 1857 гг., а затѣмъ производились новыя изданія только отдѣльныхъ частей Свода.

Свода Закоповъ 1908 г.—(въ видѣ особаго, IX-го, раздѣла) Положеніе о съѣздахъ судовладѣльцевъ; а по Продолженію Свода Законовъ 1909 г.—болѣе подробныя правила объ освидѣтельствованіи морскихъ торговыхъ судовъ, нѣкоторыя детали о судоводительскихъ званіяхъ и судовыхъ механикахъ, какъ равно положенія о нагрузкѣ судовъ.

Общая характеристика.

Въ виду указаннаго источника большей части нашихъ дѣйствующихъ постановленій по морскому торговому праву, относящихся по своему возникновенію еще къ концу XVII столѣтія, нельзя удивляться, что они, при полной своей многостатейности [1]), далеко не въ состояніи удовлетворить современнымъ потребностямъ правового быта морской торговли, въ особенности въ области частнаго права [2]), и не могутъ въ этомъ отношеніи соотвѣтствовать законодательствамъ иностранныхъ государствъ, старающимся не отставать, какъ въ прочихъ своихъ отрасляхъ, такъ и въ сферѣ морского торговаго права, отъ запросовъ практики и указаній науки. Не касаясь сущности нашихъ постановленій, достаточно обратить вниманіе на одну ихъ терминологію, чтобы убѣдиться въ крайней отсталости, относящихся до морского торговаго права, нашихъ дѣйствующихъ узаконеній, не идущихъ въ уровень даже со сравнительно во всякомъ случаѣ медленно происходящими измѣненіями въ языкѣ практической жизни. Термины „корабль", „корабельщикъ", „корабельный служитель" (въ особомъ смыслѣ слова), „судовщикъ", „водоходецъ" и т. п. давно уже отжили свой вѣкъ и въ настоящее время могутъ быть поняты лишь по ихъ спеціальномъ разъясненіи. Затѣмъ, нельзя не указать и на пробѣлы въ содержаніи. Немудрено поэтому, что у насъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ (именно въ дѣлѣ морского страхованія [3]) и по отношенію къ дѣятельности диспашера по аваріямъ [4])) разрѣшается ссылаться даже на иностранное право.

---

[1]) 559 статей съ многочисленными подраздѣленіями.

[2]) Изъ приведенныхъ пополненій Устава Торговаго видно, что они относятся почти исключительно къ публичному торговому праву, а не къ частному.

[3]) Уставъ Торговый, ст. 561.

[4]) Уставъ С.-Петербургской биржи, ст. 187.

Пополнить относящіеся сюда пробѣлы были попытки, но главнымъ образомъ все по частной иниціативѣ. Изъ попытокъ этого рода заслуживаетъ вниманія, выработанный въ 1853 г. Биржевымъ Комитетомъ гор. Риги, „Проектъ россійскаго морского права, составленный на основаніи третьей книги Свода Торговыхъ Уставовъ, съ примѣненіемъ къ потребностямъ Балтійскаго мореплаванія", изданный лишь въ 1861 г. Проектъ этотъ, впрочемъ, не содержалъ постановленій ни объ аваріяхъ, ни о бодмереѣ, ни о морскомъ страхованіи и былъ приспособленъ только къ мореплаванію по Балтійскому морю [1]). Но всѣ бывшія до сихъ поръ попытки болѣе или менѣе систематическаго пересмотра относящагося до морского торговаго права законодательства при дальнѣйшихъ своихъ проявленіяхъ не увѣнчивались успѣхомъ. Быть можетъ, болѣе плодотворными въ этомъ смыслѣ окажутся труды нынѣшняго Министерства Торговли и Промышленности, выработавшаго проектъ Уложенія о Торговомъ Мореплаваніи (отпечатанный въ 1909 г.), представляющій собою реорганизацію всей системы нашего законодательства о морской торговлѣ съ замѣною отжившихъ постановленій новыми, составленными на вполнѣ современныхъ началахъ.

Источники морского торговаго права.

Источники морского торговаго права тѣ-же, что и источники общаго (сухопутнаго) торговаго права. А именно: а) положительное или писанное право; б) обычаи; а равно, въ условномъ смыслѣ, в) судебная практика и г) выражающаяся въ ученой литературѣ наука.

Положительное право;

а) Изъ перечисленныхъ источниковъ права первое мѣсто въ настоящее время занимаетъ *положительное* или *писанное право*—въ видѣ закона и, являющихся въ его развитіе и дополненіе, административныхъ распоряженій, въ установленномъ порядкѣ изданныхъ и обнародованныхъ. Насколько касается закона, то какъ въ области общаго торговаго права,

[1]) По своимъ тенденціямъ, указанный проектъ задавался цѣлью: 1) выразить общія начала морского права самостоятельно, или въ примѣненіи къ самымъ обыкновеннымъ и простымъ случаямъ; 2) ввести постановленія иностранныя, примѣнимыя съ пользою къ нашему мореплаванію; и 3) удовлетворить частнымъ потребностямъ нашей морской торговли и отечественнаго судохозяйства.

такъ и въ области морского торговаго права находятъ примѣненіе собственно два рода законовъ: законы торговые (въ составъ коихъ входятъ и особые законы о морской торговлѣ) и законы общегражданскіе. Первые являются законами спеціальными въ данной сферѣ правоотношеній, а вторые—законами общими; на этомъ основаніи торговые законы должны имѣть преимущество передъ законами общегражданскими, играющими роль лишь субсидіарнаго права, къ которому прибѣгаютъ только тогда, когда нѣтъ соотвѣтствующихъ постановленій въ законахъ спеціальныхъ. Въ частности, изъ законовъ главнѣйшими источниками нашего морского торговаго права служатъ: 1) Уставъ Торговый, книга вторая (Св. Зак., т. XI, ч. 2), являющаяся основнымъ источникомъ нашего морского торговаго права; 2) Уставъ Консульскій (Св. Зак., т. XI, ч. 2), поскольку онъ касается дѣятельности консуловъ, соприкасающейся съ торговымъ мореплаваніемъ; 3) Сводъ Законовъ Гражданскихъ или Законы Гражданскіе (Св. Зак., т. X, ч. 1); 4) Уложеніе о Наказаніяхъ уголовныхъ и исправительныхъ, а также, отчасти, Уставъ о Наказаніяхъ, налагаемыхъ Мировыми Судьями (Св. Зак., т. XV), въ коихъ содержатся уголовныя послѣдствія нарушенія касающихся морской торговли постановленій; и 5) Уставъ Судопроизводства Торговаго (Св. Зак., т. XI, ч. 2), заключающій въ себѣ начала устройства Коммерческихъ Судовъ (кромѣ Варшавскаго [1]), порядка производства въ нихъ, какъ равно веденія дѣлъ о торговой несостоятельности [2]). Изъ перечисленныхъ законовъ Уставъ Торговый, Сводъ Законовъ Гражданскихъ и Уставъ Судопроизводства Торговаго не распространяются на Царство Польское и Финляндію. Въ Царствѣ Польскомъ по матеріальному торговому праву примѣняются, оставшіеся со времени Герцогства Варшавскаго, французскіе Code de Commerce и Code Civil, а по процессу-

Главнѣйшія законоположенія.

---

[1]) Правила объ устройствѣ Варшавскаго Коммерческаго Суда и о производствѣ въ немъ изложены въ Учрежденіи Судебныхъ Установленій (ст.ст. 543—547) и въ Уставѣ Гражд. Судопроизводства (ст.ст. 1629—1645[1]), помѣщенныхъ въ Св. Зак., т. XVI, ч. 2.

[2]) Гдѣ нѣтъ Коммерческихъ Судовъ—возникающіе на почвѣ торговли споры разбираются общими судами, согласно правиламъ Устава Гражд. Судопроизводства.

альному торговому праву—нашъ имперскій Уставъ Гражданскаго Судопроизводства, по правиламъ коего происходитъ производство и въ Варшавскомъ Коммерческомъ Судѣ. Но, въ зависимости отъ географическаго положенія Края, мѣстное законодательство Царства Польскаго не представляетъ практическаго интереса для отношеній по морской торговлѣ. Въ Финляндіи-же по морскому торговому праву дѣйствуетъ Морской Уставъ 9 іюня 1873 г. съ дополнительными законами [1]). Къ изложенному слѣдуетъ еще прибавить, что Главное Управленіе Торговаго Мореплаванія и Портовъ въ 1903 г. издало „Сборникъ дѣйствующихъ узаконеній о торговомъ мореплаваніи", содержащій въ себѣ всѣ относящіяся къ торговому мореплаванію узаконенія, послѣдовавшія вплоть по 1 ноября 1903 г. Къ сожалѣнію, этотъ сборникъ къ настоящему времени уже нѣсколько устарѣлъ. Указанный сборникъ не касается Финляндіи; по отношенію къ ней имѣется частный „Сборникъ узаконеній Великаго Княжества Финляндскаго, относящихся до мореплаванія", составленный А. К. Фонъ-Резономъ и напечатанный въ 1900 г.

Торговые обычаи;

б) *Торговые обычаи* первоначально были главнымъ источникомъ торговаго права, а въ томъ числѣ и морского права; но съ развитіемъ законодательной дѣятельности и занесеніемъ въ кодексы наиболѣе распространенныхъ обычаевъ, торговые обычаи какъ источникъ права, въ видахъ обезпеченія устойчивости правовыхъ нормъ, начали отступать на второй планъ сравнительно съ писаннымъ правомъ. Такъ и наше законодательство предоставляетъ обычаю лишь подчиненное положеніе сравнительно съ закономъ [2]); но зато ясно признаетъ торговый обычай за источникъ права, а это обстоятельство влечетъ то послѣдствіе, что непримѣненіе торговаго обычая или неправильное его толкованіе должно быть сочтено за кассаціонный поводъ—вопреки постановленію п. 1 ст. 793 Устава Гражданскаго Судопроизводства, допускающему кассацію судебныхъ рѣшеній лишь въ случаѣ

особое ихъ значеніе.

---

[1]) Финляндскіе законы примѣняются лишь къ финляндскимъ судамъ, принадлежащимъ финляндскимъ гражданамъ и занесеннымъ въ реестръ одного изъ финляндскихъ портовъ.

[2]) См. Уставъ Торговый, ст. 1; Уставъ Судопр. Торговаго, ст.ст. 148 (п. 1) и 327.

явнаго нарушенія прямого смысла „закона“ или неправильнаго его толкованія. Впрочемъ, несмотря на признаніе за обычаемъ только второстепенной роли сравнительно съ закономъ, въ сферѣ торговыхъ правоотношеній обычай до сихъ поръ имѣетъ болѣе широкое примѣненіе, чѣмъ въ общегражданской сферѣ, такъ какъ условія коммерческаго быта и связанныя съ симъ правоотношенія быстро видоизмѣняются, и законодательство не въ состояніи съ должною быстротою приспособляться къ этимъ измѣненіямъ. Въ результатѣ приходится считаться на этой почвѣ единственно съ болѣе подвижнымъ обычнымъ правомъ. Въ частности у насъ многіе правовые институты существуютъ лишь въ формѣ обычая.

Судебная практика.

в) *Судебная практика* можетъ служить источникомъ права только въ условномъ смыслѣ. Судебное рѣшеніе играетъ роль непосредственнаго источника права лишь по отношенію къ тому дѣлу, по которому оно состоялось; иначе-же судебная практика можетъ служить только посредствующимъ источникомъ права—воздѣйствуя на возникновеніе нормъ положительнаго, или обычнаго права. И лишь въ судахъ Коммерческихъ, когда нѣтъ точныхъ и ясныхъ указаній въ законѣ, дозволяется при рѣшеніи дѣлъ принимать въ основаніе, наравнѣ съ торговыми обычаями, и примѣры вступившихъ въ законную силу рѣшеній, въ подобныхъ случаяхъ послѣдовавшихъ, но только въ томъ же самомъ судѣ [1]).

Наука.

г) Выражающаяся въ ученой литературѣ, *наука* въ состояніи считаться источникомъ права также лишь условно: она разъясняетъ дѣйствующее право, толкуетъ его, на этой почвѣ иногда способствуетъ дальнѣйшему его развитію, подчасъ вырабатывая, въ цѣляхъ пополненія пробѣловъ, новыя правовыя положенія въ связи съ изученіемъ жизненныхъ явленій; добытыя-же наукою правовыя положенія, въ свою очередь, подобно положеніямъ судебной практики, могутъ ложиться въ основаніе выработки нормъ обычнаго, или положительнаго права, являющихся уже непосредственными источниками права.

Въ частности, предметомъ настоящаго сочиненія явля-

---

[1]) Уставъ Судопр. Торговаго, ст.ст. 327 и 148 п. 4.

ется изложеніе началъ морского торговаго права только россійскаго въ узкомъ смыслѣ слова (въ противоположность финляндскому и международному), а потому и изъ источниковъ придется имѣть дѣло лишь съ относящимися къ этой области права.

Сфера примѣненія морского торговаго права

Переходя къ изложенію системы дѣйствующаго права, прежде всего слѣдуетъ остановиться на вопросѣ о томъ, что наше законодательство считаетъ подлежащимъ примѣненію положеній морского торговаго права? — Принципіальнымъ отвѣтомъ на этотъ вопросъ должна-бы служить ст. 41 Устава Судопроизводства Торговаго, признающая торговый характеръ, по отношенію къ интересующей насъ сферѣ права, лишь за сдѣлками, вытекающими изъ „торговой промышленности въ строеніи, покупкѣ, починкѣ и наймѣ кораблей и купеческихъ судовъ и въ отправленіи оныхъ" (п. 3); при чемъ подъ кораблемъ слѣдуетъ понимать мореходное судно, какъ это явствуетъ изъ ст. 103 и примѣчанія къ ст. 205 Устава Торговаго. Но на содержащійся въ п. 3 ст. 41 Устава Судопроизводства Торговаго перечень составныхъ частей морской торговой промышленности слѣдуетъ смотрѣть развѣ только какъ на попытку привести нѣсколько примѣровъ изъ области предметовъ морского торговаго права, такъ какъ въ прочихъ своихъ постановленіяхъ Уставъ Торговый причисляетъ къ операціямъ по морской торговлѣ гораздо болѣе широкій кругъ сдѣлокъ, имѣющихъ то или другое отношеніе къ перевозкѣ товаровъ, какъ это вытекаетъ изъ вышеприведеннаго содержанія раздѣловъ книги второй Устава Торговаго, заключающей въ себѣ постановленія „о морской торговлѣ". Сопоставляя касающіяся отдѣльныхъ предметовъ морского торговаго права постановленія, нетрудно прійти къ заключенію: 1) что главнымъ предметомъ этой отрасли права служитъ сдѣлка морской перевозки товаровъ и людей; прочія торговыя сдѣлки дѣлаются предметомъ морского торговаго права только вслѣдствіе ихъ соприкосновенія, въ томъ или иномъ отношеніи, со сдѣлкою перевозки. 2) Чтобы подлежать дѣйствію морского торговаго права, какъ самая сдѣлка перевозки, такъ и прочія съ нею связанныя сдѣлки должны имѣть отношеніе до судовъ, предназначенныхъ для

перемѣщенія товаровъ, другихъ грузовъ и людей только моремъ; при этомъ морское право распространяется и на внутреннія моря (Каспійское), такъ какъ законъ не знаетъ различій между морями на этой почвѣ [1]. И 3) въ виду употребленнаго, въ п. 3 ст. 41 Устава Судопроизводства Торговаго, выраженія „торговая промышленность“, подъ дѣйствіе морского торговаго права не должны подходить единичныя сдѣлки по морской перевозкѣ, не составляющія промысла и, поэтому, не имѣющія торговаго характера. Послѣдняго рода ограниченія замѣчаются и въ западной практикѣ, приходящей постепенно къ заключенію, что невозможно признавать торговаго характера за сдѣлками лишь только на томъ основаніи, что онѣ имѣютъ отношеніе до морской перевозки или предназначенныхъ для нея судовъ. Дѣйствительно, едва-ли, безъ большой натяжки, можно признать торговый характеръ, напр., за покупкой или зафрахтованіемъ морского судна для научной экспедиціи, или для пересылки вещей безо всякой торговой цѣли; или за продажей морского парохода наслѣдниками, никогда не имѣвшими въ виду заниматься коммерческими операціями. Иными словами: и въ отношеніи къ постановленіямъ морского торговаго права постепенно, въ качествѣ общаго руководящаго начала, находитъ примѣненіе принципъ, что торговый характеръ имѣютъ только сдѣлки, производящіяся въ видѣ промысла, въ противоположность господствовавшему прежде положенію, подчинявшему дѣйствію морского торговаго права всѣ, имѣющія отношеніе до морской перевозки, сдѣлки лишь на томъ основаніи, что онѣ получили свое происхожденіе главнымъ образомъ на коммерческой почвѣ.

Содержаніе морского торговаго права, въ зависимости отъ свойства входящихъ въ сферу его предметовъ, можетъ быть подраздѣлено на три части, изъ коихъ первая должна обнимать понятія и юридическія отношенія, имѣющія объектомъ непосредственно морское судно и судовой экипажъ; вторая—договоръ морской перевозки; а третья - иныя сдѣлки и юридическія отношенія, находящіяся въ связи съ морской перевозкой. Эта система и положена въ основаніе по-

и система изложенія.

[1]) Рѣш. Гражд. Кассац. Д-та Правит. Сената за 1903 г. № 101.

слѣдующаго изложенія, при чемъ предметомъ его будетъ частное морское торговое право; на постановленія-же морского торговаго права публичнаго будетъ обращено вниманіе лишь настолько, насколько это необходимо для выясненія понятій и положеній частнаго права.



ЧАСТЬ ПЕРВАЯ.

МОРСКОЕ СУДНО и СУДОВОЙ ЭКИПАЖЪ.

Мореплаваніе совершается при помощи судовъ, понятіе-же судна какъ средства передвиженія состоитъ изъ двухъ элементовъ: а) собственно судна какъ сооруженія и б) судового экипажа. Разсмотримъ ихъ отдѣльно.

МОРСКОЕ СУДНО.

Понятіе.

Подъ дѣйствіе морского торговаго права, какъ раньше было указано, подходятъ только суда, предназначенныя для морского плаванія. Что разумѣется подъ морскимъ плаваніемъ,—опредѣляется закономъ, или обычаемъ. Прочія-же суда, при наличности у нихъ торговаго характера, подлежатъ примѣненію постановленій общаго (сухопутнаго) торговаго права, въ качествѣ обыкновенныхъ движимостей.

Аксессуары судна;

двѣ ихъ категоріи.

Къ предназначенному для плаванія судну какъ сооруженію (кузову) принадлежатъ и его различнаго рода аксессуары. Количество и свойство ихъ опредѣляется характеромъ судна. Но среди нихъ все-таки можно различать двѣ категоріи. Къ одной изъ нихъ относятся аксессуары, которые составляютъ неотъемлемую принадлежность судна, и безъ каковыхъ послѣднее не можетъ быть употреблено для своего назначенія (такими являются принадлежности, входящія въ составъ необходимаго оснащенія судна); а къ другой—аксессуары, не составляющіе существенной принадлежности судна (напр., излишнее количество шлюпокъ, военное вооруженіе, а также принадлежащія данному судну, хотя, конечно, въ лицѣ его владѣльца, денежныя поступленія въ видѣ фрахтовыхъ денегъ, страхового вознагражденія и т. п.). Раздѣленіе принадлежностей судна на эти двѣ категоріи имѣетъ значеніе при уступкѣ судна—для опредѣленія, что должно быть передано съ кузовомъ судна, буде не было дано особой

описи принадлежностей; а также при страхованіи, при распредѣленіи большой аваріи, и т. п. Само собою разумѣется, аксессуары первой категоріи, состоя неотъемлемой принадлежностью судна, должны слѣдовать его юридической судьбѣ, хотя-бы объ этомъ въ договорѣ вовсе не было сдѣлано упоминанія; между тѣмъ какъ участь аксессуровъ второй категоріи, въ зависимости отъ условной связи ихъ съ судномъ, нуждается въ спеціальномъ указаніи при уступкѣ судна, буде не содержится относящихся сюда постановленій въ законѣ.

Особыя свойства морскихъ судовъ.

Вслѣдствіе особыхъ условій, въ которыхъ производится морская торговля, законодательства сообщаютъ морскимъ судамъ свойства, нѣсколько напоминающія свойства юридическихъ лицъ. Такъ, морское судно имѣетъ свое имя, свое въ нѣкоторомъ родѣ мѣстожительство, свою національность, нѣчто въ родѣ паспорта; а въ имущественномъ отношеніи судно выдѣляется изъ прочаго имущества его собственника, составляя какъ-бы морское имущество (fortune de mer) въ противоположность сухопутному (fortune de terre).

Сооруженіе мореходныхъ судовъ по нашему праву.

По ст. 94 нашего Устава Торговаго [1]), „мореходныя суда, большія и малыя, строить, оснащивать и починять дозволяется всякому, безъ различія преимуществъ по состоянію, гдѣ кто пожелаетъ“. Въ связи съ симъ, лицамъ всѣхъ состояній, какъ равно обществамъ и торговымъ сословіямъ, законъ разрѣшаетъ учреждать на собственной землѣ — при моряхъ, озерахъ и судоходныхъ рѣкахъ — частныя верфи (ст. 95) [2]), при чемъ губернскому и мѣстному начальству рекомендуется оказывать всяческое содѣйствіе благосостоянію общественныхъ и частныхъ верфей (ст. 97); въ цѣляхъ того-же

---

[1]) Въ дальнѣйшемъ изложеніи при ссылкахъ на Уставъ Торговый, для краткости, будутъ указываться лишь статьи, безъ упоминанія Устава Торговаго, въ противоположность ссылкамъ на статьи иныхъ узаконеній, которыя каждый разъ будутъ помѣчаться особо. Въ частности, ссылки будутъ дѣлаться на статьи Устава Торговаго въ изданіи 1903 г., въ подлежащихъ случаяхъ—по Продолженіямъ 1906, 1908 и 1909 гг.

[2]) Верфи, кому-бы онѣ ни принадлежали, находятся въ главномъ завѣдываніи Министерства Торговли и Промышленности, по Отдѣлу Торговаго Мореплаванія (ст. 96 по Прод. 1906 г.).

поощренія торговаго судостроенія, правительствомъ выдаются ссуды (примѣч. къ той-же статьѣ, а также приложеніе къ примѣч. къ ст. 149 по Прод. 1906 г.).

Корабельные документы.

Въ виду невозможности для отдѣльныхъ лицъ, ввѣряющихъ судну не только имущество, но даже и жизнь, опредѣлять его прочность и годность, устанавливаются условія, которымъ должны удовлетворять какъ лица, предназначенныя для управленія судномъ въ плаваніи, такъ и самая постройка судна. Въ связи съ симъ морское судно подвергается освидѣтельствованію—первоначальному и повторному. Первоначальное освидѣтельствованіе происходитъ передъ внесеніемъ судна въ корабельный списокъ (ст. 105 по Прод. 1909 г.), а повторное: для пассажирскихъ судовъ (коими считаются суда, если на нихъ перевозится, кромѣ экипажа, не менѣе двѣнадцати постороннихъ лицъ) — по крайней мѣрѣ одинъ разъ въ годъ, для грузовыхъ—разъ въ три года, для всѣхъ судовъ вообще—послѣ зимовки или стоянки въ разоруженномъ видѣ, а равно послѣ аваріи и капитальнаго ремонта или перестройки; суда, перевозящія паломниковъ и эмигрантовъ, подвергаются освидѣтельствованію, кромѣ того, въ случаяхъ, указанныхъ въ правилахъ перевозки паломниковъ и эмигрантовъ (ст. 106 по Прод. 1909 г.). Помимо этого, освидѣтельствованіе производится по усмотрѣнію правительственной власти, по желанію судохозяина или судовой администраціи, а также по требованію фрахтователей и страховщиковъ (ст. 105 по Прод. 1909 г.). Указанное освидѣтельствованіе имѣетъ цѣлью удостовѣрить: что корпусъ судна по конструкціи, выполненію постройки и состоянію не представляетъ опасности для плаванія; что котлы и механизмы удовлетворительны и не представляютъ опасности для экипажа и пассажировъ; что помѣщенія для экипажа и пассажировъ соотвѣтствуютъ дѣйствующимъ правиламъ; что на суднѣ имѣются установленныя принадлежности и приспособленія, въ томъ числѣ спасательныя и для предупрежденія столкновенія судовъ на морѣ; что судно имѣетъ правильно нанесенныя марки углубленія; и что на суднѣ, на наружномъ бортѣ, есть правильно сдѣланныя отмѣтки палубной линіи и ватерлиніи наибольшей нагрузки (ст. 107 по Прод. 1909 г.). Освидѣтельствованіе производится управле-

Удостовѣреніе въ освидѣтельствованіи судна.

ніями приморскихъ торговыхъ портовъ. Въ освидѣтельствованіи выдается подлежащее „удостовѣреніе“ (ст. 107[1] по Прод. 1909 г.). Освобождаются отъ освидѣтельствованія (полнаго, или въ соотвѣтствующихъ частяхъ) суда, получившія удостовѣренія объ освидѣтельствованіи отъ правительственныхъ учрежденій тѣхъ иностранныхъ государствъ, коими признаются, на началахъ взаимности, россійскія удостовѣренія объ освидѣтельствованіи судовъ (ст. 107[6] по Прод. 1909 г.).

Мѣрительное свидѣтельство.

Помимо удостовѣренія объ освидѣтельствованіи, каждое русское судно, построенное въ Россіи или пріобрѣтенное русскимъ подданнымъ за границей, если оно имѣетъ десять или болѣе ластовъ и предназначено для торговаго мореплаванія или перевозки пассажировъ моремъ, должно подвергнуться, при портовой таможнѣ, полному измѣренію [1]) для опредѣленія его вмѣстимости [2]) и имѣть установленное объ этомъ „мѣрительное свидѣтельство“. Относящееся сюда измѣреніе производится Корабельными Смотрителями и ихъ Помощниками [3]) при содѣйствіи назначаемыхъ для сего досмотрщиковъ. Торговыя суда иностранныхъ государствъ, съ коими не заключено конвенцій о взаимномъ признаніи мѣрительныхъ свидѣтельствъ, подлежатъ, по прибытіи въ русскіе порты, такому-же измѣренію, какому подвергаются русскія суда, въ чемъ шкиперамъ иностранныхъ судовъ, по ихъ просьбѣ, выдается установленное мѣрительное свидѣтельство (ст.ст. 108, 109 и 115). Повѣрка выведенной Корабельными Смотрителями вмѣстимости судовъ, а также внесеніе подробныхъ обмѣровъ и опредѣленной на основаніи ихъ вмѣстимости въ установленную для этого книгу, какъ равно выдача мѣрительныхъ свидѣ-

---

[1]) У насъ измѣреніе вмѣстимости судовъ производится по системѣ Мурсома (Moorsom).

[2]) Вмѣстимость судна технически именуется „тоннажемъ“. Названіе это происходитъ отъ слова „тонна“, въ коихъ выражается тоннажъ. Тоннажъ различается валовой и чистый. Подъ первымъ разумѣется объемъ всѣхъ помѣщеній подъ верхнею палубой судна и во всѣхъ постоянныхъ надстройкахъ надъ палубой; а подъ вторымъ—та-же вмѣстимость, но безъ объема машинъ, котловъ, угольныхъ ящиковъ, помѣщеній экипажа и каютъ капитана и служащихъ.

[3]) Въ русскихъ портахъ Тихаго океана измѣреніе судовъ производится портовымъ начальствомъ (ст. 116, примѣч.).

тельствъ, относятся къ обязанностямъ портовыхъ таможенъ (ст. 116). Всякое судно, хотя и имѣющее мѣрительное свидѣтельство, но подвергшееся, по выдачѣ свидѣтельства, перестройкѣ или иному измѣненію, которое можетъ вліять на его вмѣстимость, подлежитъ переизмѣренію вполнѣ, или только въ измѣненныхъ на палубѣ и подъ нею частяхъ—буде измѣненіе не касалось главныхъ размѣровъ судна. Въ первомъ случаѣ судно снабжается новымъ свидѣтельствомъ, а въ послѣднемъ —оказавшаяся по переизмѣренію разница отмѣчается на прежнемъ свидѣтельствѣ (ст. 112). Въ связи съ симъ, о послѣдовавшихъ и могущихъ имѣть вліяніе на вмѣстимость судна перестройкахъ, передѣлкахъ или иныхъ измѣненіяхъ судохозяева или корабельщики (капитаны, шкипера) должны заявлять таможнѣ (ст. 113), подъ страхомъ уплаты двойного корабельнаго сбора (ст. 114 по Прод. 1906 г.). Мѣрительныя свидѣтельства составляются на русскомъ и англійскомъ языкахъ, по утвержденной Министромъ Финансовъ формѣ, на бланкахъ, изготовляемыхъ и разсылаемыхъ на мѣста, вмѣстѣ со шнуровыми книгами для записыванія подвергшихся измѣренію судовъ, Отдѣломъ Торговаго Мореплаванія Министерства Торговли и Промышленности. Въ мѣрительныхъ свидѣтельствахъ означаются: именованіе судна, время его постройки, присвоенный судну позывной сигналъ по списку, приложенному къ своду международныхъ морскихъ сигналовъ, имя и фамилія судохозяина и результаты произведеннаго обмѣра, съ показаніемъ полной и грузовой вмѣстимости, въ англійскихъ мѣрныхъ тоннахъ и въ кубическихъ метрахъ [1]) (ст. 119). Буде корабельные сборы пріурочены ко вмѣстимости судна,—они взимаются согласно относящимся до этого предмета даннымъ, указаннымъ въ мѣрительномъ свидѣтельствѣ (ст. 110). Наличность мѣрительнаго свидѣтельства избавляетъ отъ необходимости подвергать судно новому фактическому измѣренію, когда нужно знать вмѣ-

---

[1]) Англійская мѣрная тонна равняется 100 англійскимъ кубическимъ футамъ или 2,83 кубическимъ метрамъ, а русскій ластъ—двумъ англійскимъ тоннамъ или 5,66 кубическимъ метрамъ. Регистровыя-же тонны опредѣляютъ размѣры судового помѣщенія, предназначеннаго спеціально для груза.

стимость судна; а это составляетъ немалое удобство, такъ какъ для фактическаго измѣренія судна надо его разгружать. Во вниманіе къ сему, государствами заключаются международныя конвенціи въ цѣляхъ взаимнаго признанія мѣрительныхъ свидѣтельствъ. Такими конвенціями со многими государствами связана и Россія. Въ случаѣ утраты мѣрительнаго свидѣтельства, судохозяинъ или корабельщикъ должны заявить о томъ въ таможнѣ ближайшаго порта, для совершенія объявленія въ установленномъ порядкѣ (ст. 121) Въ связи съ опредѣленіемъ вмѣстимости судна стоитъ предписаніе, чтобы на всѣхъ приходящихъ къ росссійскимъ портамъ судахъ были на штевняхъ означенія углубленія судовъ, въ русскихъ или иностранныхъ футахъ, или въ метрахъ, подъ страхомъ штрафа въ случаѣ невѣрности означенія (ст. 98, а также ст.ст. 98^1—98^3 по Прод. 1909 г.).

Корабельная крѣпость.

Появленіе мореходнаго судна какъ объекта въ сферѣ правоотношеній сопровождается выдачей ему документа, извѣстнаго подъ именемъ „корабельной крѣпости". Документъ этотъ играетъ роль письменнаго акта, удостовѣряющаго собственность хозяина на данное судно. Такимъ образомъ, въ противоположность инымъ видамъ движимости, по отношенію къ которымъ добросовѣстное владѣніе принимается за собственность, собственность судна устанавливается лишь письменнымъ актомъ. Въ корабельной крѣпости означается: 1) мѣра судна; 2) сколько поднимаетъ оно грузу; 3) время и мѣсто построенія; 4) матеріалъ, изъ котораго оно сдѣлано; 5) родъ судна; а также 6) что мастеръ и мастеровые удовлетворены платой за постройку судна (ст. 103). Корабельная крѣпость подписывается строившимъ судно мастеромъ и двумя свидѣтелями (ст. 104).

Внесеніе судна въ корабельный списокъ.

При наличности корабельной крѣпости, мѣрительнаго свидѣтельства и удостовѣренія объ освидѣтельствованіи, судно, подобно тому, какъ это практикуется и на Западѣ, вносится въ „корабельный списокъ" одного изъ русскихъ портовъ—для полученія патента на плаваніе подъ русскимъ флагомъ (ст. 123), буде хозяинъ судна и судовой экипажъ удовлетворяютъ установленнымъ закономъ для этого условіямъ. Цѣлью веденія корабельныхъ списковъ или реестровъ служитъ обезпеченіе возможности имѣть необходимыя свѣдѣнія

по всѣмъ вопросамъ, могущимъ интересовать должностныхъ или частныхъ лицъ съ точки зрѣнія полицейской или экономической. Слѣдовательно, цѣль—аналогичная съ веденіемъ реестровъ прочихъ торговыхъ предпріятій. Корабельная регистрація имѣетъ особенно большое значеніе тамъ, гдѣ признается морская ипотека, чуждая еще русскому праву. У насъ же веденіе корабельныхъ списковъ и занесеніе въ нихъ судовъ [1]) имѣетъ пока исключительно публично-правовой характеръ, а не цивильный—въ смыслѣ установленія правъ на судно. Внесенію въ корабельные списки подлежатъ всѣ русскія мореходныя суда, поднимающія болѣе десяти ластовъ. Суда меньшей вмѣстимости вносятся лишь по желанію судохозяевъ (ст. 124). Такимъ образомъ, по смыслу этой (124) статьи, а также руководствуясь соотвѣтствующими постановленіями западныхъ законодательствъ, слѣдуетъ прійти къ заключенію, что хозяева судовъ, поднимающихъ менѣе десяти ластовъ, и безъ внесенія въ корабельный списокъ могутъ пользоваться правомъ плавать подъ русскимъ флагомъ. Прошенія о внесеніи судна въ корабельный списокъ, съ приложеніемъ необходимыхъ документовъ, подаются въ одну изъ таможенъ Имперіи, по выбору хозяина судна (ст. 126). Внесеніе судна въ корабельный списокъ можетъ быть совершаемо въ каждой портовой таможнѣ Имперіи, а гдѣ таможни нѣтъ, то—начальствомъ порта (ст. 125). Приписка къ одному изъ портовъ прикрѣпляетъ судно къ данной мѣстности и имѣетъ въ нѣкоторыхъ случаяхъ значеніе при установленіи подсудности, соотвѣтствуя торговому мѣстожительству фирмы, а также для опредѣленія, находится судно въ плаваніи, или нѣтъ, такъ какъ разъ судно не находится въ порту, къ которому оно приписано,—его слѣдуетъ считать состоящимъ въ плаваніи. Въ корабельный списокъ у насъ вносятся: 1) имя или фирма и мѣстожительство судохозяина или судохозяевъ; 2) названіе судна, съ обозначеніемъ, къ какому роду морскихъ сооруженій относится послѣднее; 3) размѣры судна и количество поднимаемыхъ имъ тоннъ по мѣрительному свидѣтельству; 4) время и мѣсто постройки а если судно иностраннаго происхожденія, то также

[1]) Образецъ корабельнаго списка приложенъ къ ст. 123 (прилож. II).

время его пріобрѣтенія; и 5) время внесенія судна въ корабельный списокъ порта (ст. 127). Внесенное въ корабельный списокъ названіе судна ни въ какомъ случаѣ не можетъ быть впослѣдствіи измѣняемо. Оно, вмѣстѣ съ означеніемъ порта, къ которому приписано судно, крупными буквами (свѣтлою краской по темному полю) помѣчается на кормѣ послѣдняго (ст. 134).

Патентъ на плаваніе подъ русскимъ флагомъ.

По внесеніи судна въ корабельный списокъ, судохозяину, по уплатѣ имъ установленныхъ сборовъ, на бланкѣ, кои изготовляются въ Отдѣлѣ Торговаго Мореплаванія, выдается портовою таможней „патентъ на плаваніе подъ русскимъ (купеческимъ) флагомъ", служащій удостовѣреніемъ въ русской національности судна (ст.ст. 128—132) [1].

Значеніе національности судна.

Національность судна, олицетворяющаяся въ его флагѣ, имѣетъ до сихъ поръ, несмотря на издавна признанную международнымъ правомъ свободу плаванія въ открытомъ морѣ, слишкомъ важное практическое значеніе (не говоря уже о случаѣ объявленія войны), чтобы судохозяева могли останавливаться передъ исполненіемъ формальностей и иныхъ условій для полученія патента на плаваніе подъ національнымъ флагомъ. Такъ, будучи, по крайней мѣрѣ въ открытомъ морѣ, подъ національнымъ флагомъ, судно, подобно дому дипломатическаго представителя, считается частицей территоріи отечества. Отсюда, съ одной стороны, какъ заключаемыя на суднѣ гражданскія сдѣлки, такъ точно и совершаемые на немъ проступки и преступленія обсуждаются по отечественнымъ для даннаго судна законамъ, при чемъ въ дѣйствія, происходящія на иностранномъ суднѣ, мѣстная власть не вмѣшивается, насколько эти дѣйствія не производятъ безпорядка внѣ судна; съ другой-же стороны, судно пользуется правомъ на то уваженіе, которое должны оказывать иностранцы его отечеству. На этомъ положеніи основывается между прочимъ, санкціонированный Парижскимъ трактатомъ 1856 г., принципъ морского международнаго права, что флагъ покрываетъ товаръ (le pavillon couvre la marchandise). Въ связи съ симъ-же, судно пріобрѣтаетъ право на покро-

---

[1]) Образецъ патента на плаваніе подъ русскимъ флагомъ приложенъ къ ст. 123 (прилож. I).

вительство со стороны пребывающихъ за границей отечественныхъ дипломатическихъ представителей. Кромѣ того, судно въ зависимости отъ своей національности можетъ пользоваться въ отечествѣ, а иногда даже и въ водахъ нѣкоторыхъ иностранныхъ государствъ, различными чисто коммерческими привилегіями (впрочемъ, за послѣднее время все болѣе стушовывающимися—въ виду уравненія въ этомъ отношеніи, на почвѣ взаимности, правъ иностранныхъ судовъ съ отечественными). Такъ, прежде, напр., устанавливались при входѣ судна въ портъ сборы, различные въ зависимости отъ національности судна; или взимались различныя на этомъ-же основаніи таможенныя пошлины; и т. п. Въ настоящее-же время всѣ относящіяся сюда привилегіи, гдѣ существуютъ, сводятся главнымъ образомъ лишь къ праву рыбной ловли, допускаемой на извѣстномъ разстояніи отъ берега только для судовъ отечественныхъ, да къ праву каботажнаго плаванія, т. е. плаванія между отечественными портами, какъ, напр., это въ частности установлено и нашимъ закономъ.

Право заниматься мореходствомъ по нашему законодательству.

У насъ право заниматься перевозкою на морскихъ судахъ товаровъ, иныхъ грузовъ и пассажировъ предоставляется какъ русскимъ подданнымъ всѣхъ состояній, такъ и иностранцамъ (ст. 164). Лишь учреждаемые для судоходства по Каспійскому морю акціонерныя компаніи, а равно торговые дома на правахъ товарищества полнаго или на вѣрѣ, должны состоять исключительно изъ русскихъ подданныхъ (ст. 58). Но указанное разрѣшеніе въ прочихъ случаяхъ заниматься судоходствомъ также и иностранцамъ не распространяется на каботажное плаваніе, которое дозволяется исключительно судамъ, плавающимъ подъ русскимъ флагомъ. При этомъ, подъ понятіе каботажнаго прежде подводилось только плаваніе между россійскими портами, лежащими на одномъ и томъ-же морѣ, а не плаваніе между россійскими-же портами, но находящимися на различныхъ моряхъ, извѣстное подъ именемъ „дальнаго каботажа“; единственное исключеніе въ этомъ отношеніи составляло Азовское море, представляющее собою какъ-бы неразрывную часть Чернаго моря, почему и плаваніе между портами этихъ двухъ морей подходило подъ понятіе каботажнаго плаванія, считаясь плаваніемъ между портами какъ-бы одного моря; въ прочихъ

Каботажъ.

случаяхъ плаванiе между россiйскими портами, находящимися на различныхъ моряхъ, нашимъ закономъ подводилось подъ понятiе дальнаго плаванiя [1]) и ограниченiямъ не подвергалось. Но съ 1900 г. предоставленная русскимъ судамъ привилегiя заниматься каботажнымъ плаванiемъ распространена и на дальный каботажъ (ст. 165) [2]); исключенiе временно допущено лишь для перевозки соли изъ портовъ Чернаго и Азовскаго морей въ порты Балтiйскаго моря, которая можетъ быть совершаема и судами, плавающими подъ иностраннымъ флагомъ (ст. 165, примѣч. 3).

Условiя полученiя патента на плаванiе подъ нацiональнымъ флагомъ

Въ виду изложенныхъ преимуществъ, сопровождающихъ снабженiе судна нацiональнымъ флагомъ, устанавливаются, съ цѣлью главнымъ образомъ развитiя собственнаго отечественнаго водоходства или нацiонализацiи своего торговаго флота, особыя условiя для полученiя патента на таковой флагъ, ставящiяся въ настоящее время, впрочемъ, въ связь лишь съ нацiональностью собственника судна и судового экипажа, между тѣмъ какъ прежде для полученiя относящагося сюда патента требовалась еще постройка судна на отечественныхъ верфяхъ—въ видахъ развитiя отечественнаго судостроенiя; теперь остатки постановленiй въ этомъ смыслѣ выражаются въ нѣкоторыхъ государствахъ лишь въ формѣ сбора, взимаемаго съ построенныхъ за границей судовъ.

и русскимъ въ частности:

У насъ поднятiе русскаго флага разрѣшается исключительно русскимъ судамъ (ст. 122 по Прод. 1906 г.). Русскими-же считаются только такiя торговыя мореходныя суда, которыя удовлетворяютъ особо установленнымъ условiямъ въ отношенiи нацiональности судовладѣльца и членовъ судового экипажа.

нацiональность судовладѣльца

Такъ, буде судно принадлежитъ единоличному собственнику или общимъ хозяевамъ, то они должны состоять въ русскомъ подданствѣ; когда судно принадлежитъ товариществу полному или на вѣрѣ, то всѣ товарищи, а въ товариществѣ на вѣрѣ, сверхъ того, и всѣ вкладчики, должны состоять въ русскомъ подданствѣ; если-же судно принадле-

---

[1]) Примѣч. къ ст. 184 Устава Торговаго изд. 1893 г.

[2]) Финляндскiя купеческiя суда пользуются въ отношенiи перевозки товаровъ между россiйскими портами на Балтiйскомъ морѣ съ его заливами—всѣми правами, предоставленными русскимъ купеческимъ судамъ (ст. 165, примѣч. 2).

житъ акціонерному обществу или товариществу на паяхъ,— всѣ акціи или паи должны быть именными и принадлежать русскимъ подданнымъ, и, притомъ, Правленіе предпріятія должно находиться въ предѣлахъ Имперіи, а члены Правленія, директоры-распорядители или соотвѣтствующія имъ должностныя лица должны состоять въ русскомъ подданствѣ (ст. 122^1 по Прод. 1906 г.). Сдѣлано исключеніе только для судовъ, имѣвшихъ право плавать подъ русскимъ флагомъ до изданія нынѣ дѣйствующихъ правилъ (ст.ст. 122^4, 122^5 и 122^7, всѣ по Прод. 1906 г.); но измѣненіе въ составѣ ихъ владѣльцевъ должно происходить уже не иначе, какъ съ соблюденіемъ нынѣ дѣйствующихъ правилъ (ст. 122^6 по Прод. 1906 г.). Если, по наслѣдству, судно все или въ части перейдетъ въ собственность иностранца, то онъ долженъ уступить свое право на судно русскому подданному втеченіе трехъ лѣтъ; какъ равно если имѣющій право на судно русскій подданный перейдетъ въ иностранное подданство, то онъ также долженъ уступить свое право на судно русскому подданному втеченіе трехъ лѣтъ; иначе право пользованія русскимъ національнымъ флагомъ пропадаетъ (ст.ст. 122^2 и 122^3, обѣ по Прод. 1906 г.). Мѣсто постройки судна въ отношеніи пріобрѣтенія права на плаваніе подъ русскимъ флагомъ не имѣетъ значенія. Что-же касается до состава судового экипажа, то на русскихъ судахъ дозволяется имѣть иностранныхъ матросовъ не болѣе четвертой части общаго контингента матросовъ, кромѣ только случаевъ, когда число иностранныхъ матросовъ опредѣлено особыми торговыми постановленіями или трактатами (ст. 197); судоводители-же (капитаны и штурмана), какъ равно судовые механики съ помощниками, должны быть исключительно русскіе подданные (ст.ст. 175 и 195^2, обѣ по Прод. 1909 г.). Въ результатѣ, въ зависимости отъ національности судовладѣльцевъ и судового экипажа, въ настоящее время плавать подъ русскимъ флагомъ и считаться такимъ образомъ русскими могутъ только суда, дѣйствительно представляющія собою русскіе національные интересы.

и судового экипажа.

Въ случаѣ пріобрѣтенія русскимъ подданнымъ иностраннаго судна за границей, роль таможенныхъ учрежденій выполняютъ россійскіе консулы, выдающіе, при совершеніи

Поднятіе русскаго флага въ случаѣ прі-

обрѣтенія судна за границей.

или утвержденіи купчей крѣпости на судно, временныя свидѣтельства на поднятіе русскаго флага, но не прежде, какъ по представленіи покупщикомъ доказательства въ томъ, что онъ удовлетворяетъ установленнымъ для этого условіямъ. Такія свидѣтельства выдаются: для судовъ, пріобрѣтаемыхъ русскими подданными въ заграничныхъ европейскихъ портахъ,—на одинъ годъ; а въ портахъ другихъ частей свѣта—на два года (ст. 138 по Прод. 1906 г.; Уставъ Консульскій, ст. 58) [1]). По истеченіи этого срока, подъ угрозою штрафа за замедленіе [2]), судно должно быть приписано къ одному изъ русскихъ портовъ, указываемому судохозяиномъ или корабельщикомъ консулу, при выдачѣ имъ временнаго свидѣтельства на поднятіе русскаго флага (ст.ст. 139—142) [3]).

Возвращеніе патента.

Если судно, снабжонное патентомъ на плаваніе подъ русскимъ флагомъ, придетъ въ негодность къ дальнѣйшему плаванію или утратитъ право плавать подъ русскимъ флагомъ,—патентъ возвращается, для уничтоженія, въ таможню того порта, къ которому судно приписано (ст. 133 по Прод. 1906 г.). При переходѣ судна отъ одного лица къ другому или перестройкѣ, имѣющей своимъ послѣдствіемъ измѣненіе существенныхъ, внесенныхъ въ корабельный списокъ, признаковъ судна,—судохозяинъ, втеченіе шестинедѣльнаго срока, обязанъ, съ представленіемъ патента, извѣстить объ этомъ ближайшую портовую таможню, которая, сдѣлавъ надлежащія въ патентѣ отмѣтки, сообщаетъ о томъ въ ту портовую таможню, къ которой судно приписано, для соотвѣтствующихъ измѣненій въ корабельномъ спискѣ (ст. 136) [4]).

Значеніе перехода судна къ другому владѣльцу и перестройки.

Перемѣна мѣста приписки судна.

Буде судохозяинъ найдетъ болѣе цѣлесообразнымъ перемѣнить мѣсто приписки судна, — ему предоставлено

---

[1]) Образецъ такого консульскаго свидѣтельства приложенъ къ ст. 123 Устава Торговаго (прилож. III).

[2]) Уложеніе о Наказ., ст. 1249.

[3]) Образецъ, требуемаго консульствомъ отъ покупщика иностраннаго судна и касающагося предстоящей приписки судна, объявленія при выдачѣ временнаго на поднятіе русскаго флага свидѣтельства приложенъ къ ст. 123 (прилож. IV).

[4]) Въ случаѣ пребыванія судна за границей, шестинедѣльный срокъ считается со дня прибытія судна въ одинъ изъ русскихъ портовъ (ст. 136, примѣч.).

просить таможню порта, къ которому желаетъ приписать свое судно, о перечисленiи судна изъ корабельнаго списка порта, къ коему оно ранѣе было приписано. Въ связи съ симъ, изъ послѣдняго корабельнаго списка судно исключается и вносится въ списокъ новаго, избраннаго судохозяиномъ, порта, съ соотвѣтственными помѣткой на патентѣ и измѣненiемъ надписи на кормѣ судна (ст. 135).

Судовая роль.

Помимо перечисленныхъ документовъ (удостовѣренiя въ освидѣтельствованiи судна, мѣрительнаго свидѣтельства, корабельной крѣпости и патента на плаванiе подъ русскимъ флагомъ), изъ коихъ корабельная крѣпость или засвидѣтельствованная съ нея копiя и патентъ [на плаванiе подъ русскимъ флагомъ всегда должны быть на суднѣ, пока имъ владѣетъ русскiй подданный,—каждому мореходному судну необходимо имѣть списокъ корабельныхъ служителей („судовую роль“ [1])) и „таможенный паспортъ“ (ст. ст. 166 и 167 по Прод. 1906 г.). О судовой роли придется болѣе подробно говорить при изложенiи условiй найма членовъ судового экипажа. Таможенные-же паспорты выдаются портовыми таможнями, на установленныхъ бланкахъ, и выправляются на каждый отдѣльный рейсъ; лишь для малыхъ судовъ и лодокъ они могутъ быть выдаваемы на извѣстное время или на цѣлую навигацiю [2]). Кромѣ того, на каждомъ мореходномъ суднѣ подъ наблюденiемъ капитана долженъ вестись (на русскомъ языкѣ), скрѣпляемый въ портовомъ управленiи, а гдѣ его нѣтъ, то въ таможнѣ или консульствѣ, „судовой журналъ“ [3]) съ занесенiемъ въ него всякаго рода свѣдѣнiй, имѣющихъ значенiе для плаванiя судна, съ подробнымъ указанiемъ метеорологическихъ явленiй, курса по главному компасу, скорости хода, состоянiя моря, высоты воды въ трюмѣ, температуры угольныхъ ящиковъ и т. п., какъ равно съ помѣткой всѣхъ происходящихъ въ плаванiи

Таможенный паспортъ.

Судовой журналъ.

---

[1]) По терминологiи ст.ст. 142 и 211 Устава Таможеннаго (Св. Зак., т. VI, изд. 1910 г.)—„мустеръ-роль“.

[2]) Уставъ Таможенный, ст.ст. 766, 767 и 767[1]. Ср. тамъ-же, ст.ст. 211—217 и 686.

[3]) Журналъ этотъ называется также „вахтеннымъ“ или „шканечнымъ“.

случаевъ (ст.ст. 168, 170 и 171)[1]), въ видахъ установленія контроля надъ дѣйствіями капитана и для обезпеченія возможности, въ случаѣ необходимости, выяснить—не было-ли совершено при веденіи судна какихъ-либо упущеній[2]). Судовые журналы хранятся у судовладѣльца втеченіе десяти лѣтъ со времени внесенія послѣдней записи и представляются по первому требованію подлежащей власти (ст. 172).

Грузовые документы.

При принятіи перевозки товаровъ или иного груза должны быть установленные „грузовые документы“[3]) (ст. 174). Суда, прибывшія въ русскіе порты изъ странъ, объявленныхъ въ карантинномъ положеніи, обязаны имѣть „патентъ здравія“ или „карантинный патентъ“ (ст. 174, примѣч.) по правиламъ, изложеннымъ въ Уставѣ Врачебномъ. Таковой патентъ представляетъ собою оффиціальное удостовѣреніе о состояніи здравія какъ въ портѣ, откуда судно отправилось, такъ и на самомъ суднѣ, и выдается карантиннымъ учрежденіемъ порта отправленія[4]).

Патентъ здравія (карантинный патентъ).

Манифесты.

Наконецъ, на судахъ, приходящихъ изъ-за границы, должны быть „манифесты“, содержащіе перечисленіе всѣхъ коносаментовъ на принятые судномъ грузы съ указаніемъ числа мѣстъ или числа партій, торговаго наименованія товара и приблизительнаго его вѣса, за подписью агента перевозочнаго предпріятія или шкипера. Манифесты составляются въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ судно принимаетъ грузъ, и при-

---

[1]) Подробныя правила о веденіи судовыхъ журналовъ и о формѣ ихъ издаются Министерствомъ Торговли и Промышленности по соглашенію съ Морскимъ Министерствомъ (ст. 173 по Прод. 1906 г.).

[2]) Исключеніе изъ правила о необходимости веденія указаннаго журнала сдѣлано только: 1) для грузовыхъ судовъ не свыше ста тоннъ вмѣстимости; 2) для буксирныхъ, портовыхъ и вспомогательныхъ пароходовъ въ портовыхъ водахъ; да 3) для грузовыхъ судовъ, совершающихъ плаванія въ районахъ мѣстныхъ сообщеній (ст. 169).

[3]) Подробности см. при изложеніи договора морской перевозки.

[4]) Уставъ Врачебный (Св. Зак., т. XIII, изд. 1905 г.) распространяетъ необходимость выправлять карантинные патенты и на суда, идущія изъ русскихъ портовъ за границу (ст.ст. 1020 и 1030); а равно какъ приходящія въ Россію суда, такъ и уходящія изъ Россіи за границу должны обладать карантинными патентами даже въ благополучное время, кромѣ особо оговоренныхъ исключеній (тамъ-же, ст. 1020, примѣч.).

томъ либо общіе на весь принятый судномъ грузъ, либо отдѣльно по каждому порту выгрузки [1]).

Послѣдствія нарушенія предписаній закона

Нарушеніе вышеизложенныхъ правилъ влечетъ денежный штрафъ, опредѣляемый статьями 1214, 1215, 1249 и 1250 Уложенія о Наказаніяхъ. До уплаты этого штрафа или до представленія залога или благонадежнаго поручительства въ уплатѣ штрафа судно задерживается (ст. 143). Дѣла по указаннымъ нарушеніямъ производятся административнымъ порядкомъ, именно возбуждаются и разрѣшаются портовыми таможнями (ст.ст. 144 и 145); апелляціонной инстанціей для обжалованія рѣшеній таможни служитъ, завѣдующій портами Имперіи, Комитетъ по Портовымъ Дѣламъ, куда, черезъ таможню, жалобы должны быть подаваемы втеченіе мѣсяца со дня объявленія рѣшенія таможни (ст. ст. 146 и 147, обѣ по Прод. 1906 г.). Въ случаѣ-же обнаруженія, что для полученія патента на плаваніе подъ русскимъ флагомъ предъявлены были фальшивые документы или что кто-либо плаваетъ подъ русскимъ флагомъ съ подложнымъ патентомъ, или когда русскій подданный, изъ корыстныхъ или иныхъ личныхъ видовъ, допуститъ мнимую на свое имя покупку судна иностранцемъ,—портовыя таможни, составивъ подробный о семъ протоколъ, передаютъ дѣло, для дальнѣйшаго производства, судебному слѣдователю (ст. 148), для привлеченія виновныхъ по ст.ст. 1217 и 1218 Уложенія о Наказаніяхъ. Гдѣ не имѣется портовыхъ таможенъ, всѣ вышеозначенныя ихъ функціи выполняютъ портовыя начальства.

и порядокъ производства.

Пріобрѣтеніе судовъ.

Условія пріобрѣтенія права собственности на судно находятся въ прямой зависимости отъ воззрѣній законодателя на значеніе мореходнаго судна въ сферѣ какъ юридическихъ, такъ и экономическихъ отношеній. Само по себѣ судно принадлежитъ, конечно, къ категоріи предметовъ движимыхъ. Такъ на него смотрѣло римское право; этого-же взгляда придерживалось и обычное морское право послѣдующаго времени. Но мало по малу, съ развитіемъ сложныхъ правоотношеній, связанныхъ въ томъ или другомъ смыслѣ съ судномъ, прежній взглядъ на послѣднее какъ на простую движимость, поставленную повсюду въ условія сравнительно

Судно какъ движимость;

[1]) Уставъ Таможенный, ст.ст. 165 и 170—172.

упрощеннаго порядка передачи права собственности на нее,— пришлось нѣсколько измѣнить. Дѣйствительно, съ одной стороны, цѣнность предназначаемаго для морского плаванія судна нерѣдко превосходитъ цѣнность даже значительной недвижимой собственности, такъ какъ даже средняго достоинства и размѣровъ морское судно оцѣнивается сотнями тысячъ рублей; а съ другой—для своей дѣятельности судно нуждается въ пособничествѣ значительнаго числа лицъ, ввѣряющихъ данному судну не только свои имущественные интересы, но даже и самую жизнь. Въ огражденіе жизненныхъ интересовъ—принимаются тѣ или другія полицейскія мѣры, регулирующія постройку и плаваніе судовъ; а для обезпеченія довѣрія по отношенію къ имущественнымъ интересамъ — создаются условія, облегчающія кредитъ, что̀ является возможнымъ прежде всего при помощи обезпеченія относящагося сюда кредита цѣнностью самого судна, а это, въ свою очередь, въ состояніи имѣть мѣсто только въ случаѣ, если передача имущественныхъ правъ на судно поставлена въ условія, аналогичныя съ тѣми, какія практикуются по отношенію къ недвижимымъ имуществамъ. Только при такомъ положеніи дѣла судно будетъ представлять собою болѣе или менѣе прочный залогъ. Въ связи съ симъ, если суда и признаются въ этомъ отношеніи все-таки движимостью, то во всякомъ случаѣ они поставлены въ условія, отличающія ихъ, въ смыслѣ уступки на нихъ имущественныхъ правъ, отъ обыкновенной движимости и приближающія ихъ въ нѣкоторыхъ отношеніяхъ къ недвижимости. Такъ, современныя законодательства считаютъ судно за движимость [1]; но, съ другой стороны, начинаютъ допускать по отношенію къ нему примѣненіе ипотечной системы (съ оставленіемъ, слѣдовательно, заложеннаго судна въ обладаніи закладодателя), ограничиваютъ право задержать приготовившееся къ отплытію судно по требованію кредитора или подвергнуть аресту кого-либо изъ членовъ экипажа, а также опредѣляютъ особыя условія для принудительной продажи судовъ, равно какъ для пріобрѣтенія правъ собственности на судно, — условія, расчитанныя на обез-

особенности.

[1] Это высказано и въ нашихъ Законахъ Гражданскихъ (ст. 401).

печеніе публичности, облегчающей кредитъ. Особое значеніе въ этомъ отношеніи имѣетъ установленіе корабельной регистраціи. По нѣкоторымъ изъ современныхъ законодательствъ, право собственности и залога на морское судно можетъ основываться не иначе, какъ на соотвѣтствующей записи въ корабельномъ реестрѣ, насколько такое право въ состояніи касаться интересовъ третьихъ лицъ. Въ этомъ смыслѣ корабельная регистрація соотвѣтствуетъ ипотечному порядку укрѣпленія вещныхъ правъ на недвижимость. Въ частности, у насъ намекъ на то, что мореходныя суда имѣютъ свойства, уравнивающія ихъ до нѣкоторой степени съ недвижимостью, выражается и въ томъ, что актъ, удостовѣряющій право собственности на таковое судно, называется „крѣпостью".

Способы пріобрѣтенія.

При анализѣ господствующихъ способовъ пріобрѣтенія права собственности на судно приходится прійти къ заключенію, что они въ своемъ существѣ общи со способами, практикующимися въ гражданскомъ правѣ вообще [1]), хотя и имѣютъ въ своихъ проявленіяхъ нѣкоторыя особенности, вытекающія изъ своеобразныхъ условій морского торговаго быта; въ частности существуютъ особенности и по формальному укрѣпленію права собственности. Чаще всего пріобрѣтается судно при помощи его постройки, или покупки.

Постройка

Постройка судна совершается или хозяйственнымъ способомъ, т. е. при посредствѣ найма рабочихъ и заключенія договора о поставкѣ необходимыхъ для постройки матері-

---

[1]) Между прочимъ, и пріобрѣтеніе судна въ силу его спасенія, или въ качествѣ приза, или какъ имущества, покинутаго прежнимъ владѣльцемъ въ пользу кредиторовъ (за долги, сдѣланные капитаномъ въ интересахъ ввѣреннаго ему судна или совершаемой экспедиціи) или въ пользу страховщика (послѣ постигшаго судно несчастія, отъ котораго судно было застраховано, съ полученіемъ полной страховой суммы), —въ сущности не представляетъ собою особыхъ способовъ пріобрѣтенія судна, свойственныхъ только морскому праву, а подходитъ подъ понятіе способовъ пріобрѣтенія собственности, практикующихся и въ гражданскомъ правѣ. Именно пріобрѣтеніе судна въ силу его спасенія или въ качествѣ приза является видомъ захвата никому не принадлежащей вещи; пріобрѣтеніе-же судна, покинутаго прежнимъ владѣльцемъ въ пользу кредиторовъ или страховщика, входитъ въ составъ той сдѣлки, въ качествѣ послѣдствія которой это покинутіе состоялось.

аловъ, или при помощи сдачи постройки какому-нибудь кораблестроителю (судостроительному заводу) наподрядъ, съ тѣмъ, чтобы ужъ онъ самъ какъ нанималъ рабочихъ, такъ и добывалъ нужные матеріалы. Нашъ Уставъ Торговый содержитъ указанія на то, что судохозяевамъ, строящимъ судно хозяйственнымъ способомъ, должна быть оказываема техническая помощь въ дѣлѣ какъ постройки судна, такъ и оборудованія оснащеніемъ и вооруженіемъ (ст. ст. 100—102). Постройка судна хозяйственнымъ способомъ не вызываетъ особыхъ вопросовъ юридическаго характера: приглашенныя для постройки судна лица работаютъ на основаніи договора личнаго найма, а матеріалы пріобрѣтаются въ собственность. Въ связи съ симъ, строящееся судно является собственностью лица, предпринявшаго постройку; оно-же несетъ и рискъ по судну. Но при современныхъ размѣрахъ и техникѣ построенія судовъ, постройка ихъ возможна почти исключительно судостроительными предпріятіями, т. е., слѣдовательно, на началахъ подряда. Этотъ-же способъ постройки судна—при помощи заказа судна подрядчику—вызываетъ въ юридическомъ быту два вопроса: а) кто собственникъ строящагося судна и б) имѣютъ-ли рабочіе и поставщики матеріаловъ право преимущественнаго удовлетворенія своихъ денежныхъ претензій. Но эти вопросы входятъ уже въ область гражданскаго права [1]), и потому на разрѣшеніи ихъ здѣсь мы не будемъ останавливаться.

и покупка.

Что-же касается до пріобрѣтенія судна при помощи *покупки*, то, въ противоположность продажѣ другихъ движимостей, нѣкоторыя законодательства ставятъ продажу судна въ особыя условія какъ по формѣ, такъ и по содержанію. Именно: по отношенію къ формѣ, въ нѣкоторыхъ странахъ требуется, чтобы продажа была облечена непремѣнно въ письменный актъ, иногда даже, чтобы имѣть значеніе и для правительственныхъ учрежденій, и для третьихъ лицъ, —съ занесеніемъ въ корабельный реестръ; по содержанію-же,

Особыя условія последней.

---

[1]) Въ частности, у насъ Сенатъ не признаетъ за судорабочими права на преимущественное передъ другими кредиторами удовлетвореніе ихъ претензій изъ имущества хозяина судна (рѣш. Гражд. Кассац. Д-та за 1877 г. № 34).

продажа судна отличается тѣмъ свойствомъ, что она не лишаетъ кредиторовъ ихъ долговыхъ правъ, обезпеченныхъ ипотечнымъ путемъ, гдѣ это допускается.

Наше право:

По нашему законодательству, каждый имѣетъ право покупать мореходныя суда, какъ построенныя въ Россіи, такъ и иностранныя, а равно продавать суда, ему принадлежащія, какъ внутри государства, такъ и въ иностранныхъ портахъ (ст. 149). Право собственности на купленныя суда переходитъ съ передачей судовыхъ документовъ съ соотвѣтствующей надписью. По разъясненію Сената, продажа судна не можетъ быть доказываема свидѣтельскими показаніями, иными словами — должна быть облечена въ письменную форму [1]. О фактической передачѣ самаго судна, какъ движимости, конечно, не можетъ быть рѣчи, тѣмъ болѣе, что судно возможно продать и во время плаванія. По нашему закону, при продажѣ русскаго судна, буде покупщикъ имѣетъ право на поднятіе русскаго флага, ему передается корабельная крѣпость съ надписью продавца относительно того: отъ кого, кому, когда и за какую сумму продано судно. Надпись эта свидѣтельствуется у нотаріуса или замѣняющаго его должностного лица, а если судно продано въ иностранномъ портѣ, то удостовѣряется россійскимъ консуломъ, посольствомъ или миссіей. Исключеніе въ этомъ отношеніи представляетъ районъ, подвѣдомственный Одесскому Коммерческому Суду, въ коемъ засвидѣтельствованіе и утвержденіе актовъ на мореходныя суда предоставлено указанному Коммерческому Суду. Въ случаѣ-же, если покупщикъ не имѣетъ права плавать подъ русскимъ флагомъ, — ему выдается, тѣмъ-же порядкомъ, новая крѣпость. Въ обоихъ случаяхъ, подъ страхомъ штрафа [2]), о продажѣ судна, внесеннаго въ корабельный списокъ, должно быть, въ шестинедѣльный срокъ, сообщено портовой таможнѣ, къ которой судно приписано,—для соотвѣтствующей отмѣтки въ кора-

Продажа русскаго судна

---

[1]) Рѣш. Гражд. Кассац. Д-та: за 1870 г. № 1189, за 1872 г. № 370, за 1885 г. № 47; рѣш. 4-го Д-та за 1874 г. № 964. Но, казалось-бы, признаніе сторонами должно быть принято за основаніе передачи собственности на судно.

[2]) Уложеніе о Наказ., ст. 1215.

бельномъ спискѣ (ст. 150 съ примѣч.). Буде покупщикъ имѣетъ право плавать подъ русскимъ флагомъ,—ему передаются и другіе принадлежащіе судну документы, какъ то: патентъ на плаваніе подъ русскимъ флагомъ, судовая роль и таможенный паспортъ; въ противномъ случаѣ корабельная крѣпость вручается покупщику не прежде, какъ по истребованіи принадлежащихъ судну русскихъ документовъ, изъ коихъ патентъ на плаваніе подъ русскимъ флагомъ возвращается, для уничтоженія, въ таможню порта, къ которому судно приписано, остальные-же документы, если судно продано внутри Имперіи, должны быть отосланы въ таможню того порта, гдѣ состоялась продажа, а если судно продано за границей, то препровождаются въ Отдѣлъ Торговаго Мореплаванія (ст. 151). Продажа въ иностранныхъ портахъ русскихъ судовъ лицами, имѣющими право на плаваніе подъ русскимъ флагомъ, должна происходить при участіи россійскихъ консуловъ, а въ портахъ, гдѣ нѣтъ таковыхъ,—при посредствѣ мѣстныхъ властей, нотаріусовъ или маклеровъ; при этомъ корабельные документы, для отсылки ихъ куда слѣдуетъ, представляются ближайшему консулу, а по отношенію къ членамъ экипажа, на общемъ основаніи, принимаются мѣры къ ихъ возвращенію въ портъ или городъ, гдѣ они были наняты (ст.ст. 152 и 153). Въ частности, согласіе на продажу русскаго судна консулъ въ правѣ дать лишь по представленіи ему капитаномъ довѣренности на продажу судна и по удостовѣреніи, что условленная продажная цѣна соотвѣтствуетъ дѣйствительной стоимости судна. Безъ представленія указанной довѣренности согласіе консулъ можетъ дать только по отношенію къ продажѣ судна, негоднаго къ продолженію плаванія. При продажѣ финляндскихъ судовъ консулъ обязанъ удостовѣриться лишь въ правѣ продавца на продажу; корабельные документы таковыхъ судовъ должны быть отосланы консуломъ въ канцелярію Финляндскаго Генералъ-Губернатора (въ Гельсингфорсѣ). Если-же продажа происходитъ въ портѣ, гдѣ консулъ самъ не находится, то послѣдній обязанъ снестись съ мѣстными властями о подтвержденіи нотаріусамъ, маклерамъ или другимъ подлежащимъ лицамъ, чтобы они не иначе скрѣпили сдѣлку по продажѣ, какъ по истребованіи отъ капитана довѣренности

на продажу, а если покупщикъ не русскій подданный, то и по отобраніи документовъ, удостовѣряющихъ національность судна, для доставленія ихъ въ ближайшее россійское консульство [1]). Несоблюденіе означенныхъ правилъ русскими подданными влечетъ для нихъ, очень незначительную впрочемъ, отвѣтственность по Уложенію о Наказаніяхъ [2]); при всемъ томъ, продажа, совершонная и безъ соблюденія этихъ правилъ, но согласно мѣстнымъ законамъ, должна быть признана въ силѣ. Въ случаѣ-же покупки иностраннаго судна лицомъ, имѣющимъ право на поднятіе русскаго флага,—прежде выдачи покупщику документа на право владѣнія судномъ, на принадлежащихъ судну иностранныхъ документахъ должна быть сдѣлана надпись о времени продажи, съ обозначеніемъ именъ прежняго и новаго владѣльцевъ (ст. 154) [3]). Въ частности, буде судно покупается за границей, то или въ россійскомъ консульствѣ совершается купчая крѣпость, или, если она совершена внѣ консульства, — актъ покупки лишь утверждается россійскимъ консуломъ, и, затѣмъ, передаются покупщику судовые документы со сдѣланной консуломъ надписью о продажѣ судна, при чемъ выдается и временное свидѣтельство на поднятіе русскаго флага [4]); когда-же иностранное судно покупается въ предѣлахъ Имперіи, то вмѣсто консуловъ выступаютъ другія подлежащія власти, принимающія участіе при оформленіи продажи русскихъ мореходныхъ судовъ. Послѣ этого уже дѣлается, на общемъ основаніи, внесеніе судна въ корабельный списокъ одного изъ русскихъ портовъ, и выдается патентъ на плаваніе подъ

и покупка иностраннаго.

[1]) Уставъ Консульскій, ст. 57.

[2]) Ст. 1216 Уложенія о Наказ. русскихъ подданныхъ, продавшихъ свое судно въ иностранномъ портѣ безъ вѣдома россійскаго консула и безъ представленія корабельныхъ документовъ ближайшему россійскому консулу, подвергаетъ денежному взысканію не свыше 300 руб.

[3]) Согласно ст. 1219 Уложенія о Наказ., если кто, получивъ патентъ на плаваніе подъ русскимъ флагомъ, будетъ держать на своемъ суднѣ иностранные корабельные документы безъ установленной надписи о переходѣ судна въ собственность русскаго подданнаго, тотъ подвергается денежному штрафу до 500 руб.

[4]) Уставъ Консульскій, ст. 58. См. также сказанное ранѣе о выдачѣ консулами временныхъ свидѣтельствъ на поднятіе русскаго флага (стр. 35 и 36).

русскимъ флагомъ. О совершеніи относящейся сюда записи въ судовомъ реестрѣ иностраннаго порта, къ которому до продажи было приписано судно, наше законодательство пока не содержитъ постановленія,—очевидно, не придавая этому значенія въ виду отсутствія у насъ морской ипотеки.

Переходъ правъ и обязанностей по судну при отчужденіи его во время рейса.

Въ дополненіе къ изложенію способовъ перехода права собственности на судно, слѣдуетъ коснуться также вопроса о томъ, на кого переходятъ права и обязанности по судну въ случаѣ отчужденія его во время рейса. Напр.: кто имѣетъ право на провозную плату и на прибыль отъ даннаго рейса —продавецъ судна, или покупщикъ? кто обязанъ удовлетворить судовой экипажъ жалованьемъ? на кого падаютъ убытки плаванія? кто долженъ окончить рейсъ по отношенію къ находящемуся на суднѣ грузу? и т. п. Принимая во вниманіе, что обезпеченіемъ сдѣлокъ, касающихся судна, служитъ судно, какъ это признано иностранными законодательствами и отчасти нашимъ, казалось-бы, указанныя обязанности должны переходить на пріобрѣтателя судна, какъ на лицо, имѣющее въ своемъ распоряженіи тотъ самый предметъ, которымъ обезпечивается исполненіе означенныхъ сдѣлокъ; а вмѣстѣ съ симъ на пріобрѣтателя судна должны переходить и права, которыя обыкновенно соединяются съ владѣніемъ судномъ,—насколько, конечно, между сторонами не состоялось иного по этому предмету соглашенія.

Морская ипотека

Въ связи съ изложеніемъ способовъ пріобрѣтенія права собственности на судно, нелишне сказать нѣсколько словъ также о пріобрѣтеніи закладного права на судно. Этотъ вопросъ имѣетъ большую практическую важность, такъ какъ мореходныя суда представляютъ собою значительную цѣнность, а потому пріобрѣтать ихъ нерѣдко приходится отчасти въ долгъ; съ другой-же стороны, и для ремонта или перестройки судна подчасъ также обстоятельства заставляютъ пользоваться кредитомъ, обезпечивающимся судномъ, какъ предметомъ большой стоимости и въ то-же время приносящимъ крупный доходъ судовладѣльцу.

и ея значеніе.

Ранѣе уже было упомянуто, что суда, мореходныя и иныя, относятся къ разряду вещей движимыхъ; а потому и залогъ (вѣрнѣе—закладъ) ихъ долженъ-бы совершаться по

правиламъ, установленнымъ для обезпеченія правъ кредиторовъ движимостью. Но этотъ порядокъ не вполнѣ удобенъ, такъ какъ если судно передать въ обезпеченіе кредитору для установленія его вещнаго права на судно [1]), то судовладѣлецъ не будетъ имѣть возможности пользоваться судномъ и вмѣстѣ съ симъ лишится того дохода, изъ котораго онъ въ большинствѣ случаевъ только и въ состояніи погашать долгъ; если-же судно оставить въ пользованіи должника-судовладѣльца, то онъ можетъ сбыть судно другому лицу, и кредиторъ такимъ образомъ лишится того обезпеченія, на которое онъ расчитывалъ. Во вниманіе къ этому, многія изъ современныхъ законодательствъ при обезпеченіи займовъ морскимъ судномъ устанавливаютъ порядокъ, аналогичный примѣняющемуся при обезпеченіи долговыхъ правъ недвижимостью, именно они ввели, такъ называемую, „морскую ипотеку". Устанавливается она на основаніи заключеннаго между судовладѣльцемъ и заимодавцемъ договора, заносимаго въ подлежащія по морской ипотекѣ книги (находящіяся въ связи съ веденіемъ регистраціи морскихъ судовъ). При возможныхъ взысканіяхъ считаться третьи лица должны исключительно съ таковымъ занесеніемъ. Сдѣланная въ книгѣ помѣтка о существованіи долга, обезпеченнаго судномъ, устанавливаетъ вещное право для заимодавца. Въ случаѣ нѣсколькихъ такихъ помѣтокъ въ книгѣ, указывающихъ, слѣдовательно, на нѣсколько совершонныхъ займовъ, обезпеченныхъ тѣмъ-же самымъ судномъ, при погашеніи долговыхъ претензій продажею судна удовлетворяются долговыя права въ порядкѣ ихъ занесенія въ ипотечную книгу. Въ случаѣ перехода судна, на томъ или другомъ основаніи, отъ прежняго его владѣльца къ другому лицу, ипотечныя права заимодавца продолжаютъ оставаться на суднѣ, невзирая на перемѣну владѣльца.

Пріемы облегченія кредита у насъ.

У насъ-же морской ипотеки пока не существуетъ [2]), и о закладѣ судовъ нашъ законъ говоритъ только какъ объ

---

[1]) См. Зак. Гражд., ст. 1671.

[2]) Равнымъ образомъ нѣтъ особыхъ правилъ объ обращеніи взысканій на морскія суда.

обезпеченіи казенныхъ подрядовъ и поставокъ [1]). За отсутствіемъ морской ипотеки, по отношенію къ закладу судовъ у насъ должны примѣняться такимъ образомъ общія правила о закладѣ движимости, въ силу которыхъ заложенная вещь должна поступать во владѣніе кредитора. Само собою разумѣется, такой порядокъ вещей крайне неблагопріятно отзывается на положеніи судоходства и судостроенія. Сдѣлокъ по закладу судовъ почти нѣтъ, и пользоваться долгосрочнымъ кредитомъ становится невозможнымъ. Во вниманіе къ этому, на практикѣ даже появился обходъ закона о закладѣ судовъ, именно при посредствѣ совершенія фиктивной ихъ продажи или аренды. Для того, чтобы облегчить судохозяевамъ возможность пользоваться кредитомъ съ обезпеченіемъ долговыхъ правъ заимодавца судномъ, состоявшимся въ 1898 г. соглашеніемъ Министерствъ Юстиціи, Финансовъ и Иностранныхъ Дѣлъ установлено временно, до разрѣшенія даннаго вопроса въ законодательномъ порядкѣ, обезпечивать долговыя права на пріобрѣтаемыя за границей суда при посредствѣ учиненія, свидѣтельствуемой россійскимъ консуломъ, соотвѣтственной надписи на судовыхъ документахъ (на корабельной крѣпости и временномъ свидѣтельствѣ на поднятіе русскаго флага). Той-же цѣли облегченія кредита служитъ предоставленіе ссудъ самимъ правительствомъ (именно Министерствомъ Торговли и Промышленности, изъ образованнаго при немъ на этотъ предметъ особаго капитала) на пріобрѣтеніе вновь построенныхъ въ Россіи изъ русскихъ матеріаловъ морскихъ торговыхъ судовъ, по правиламъ, приложеннымъ къ примѣчанію къ ст. 149 Устава Торговаго (по Прод. 1906 г.). Ссуда выдается на основаніи составленнаго въ Министерствѣ Торговли и Промышленности акта. Обезпеченіемъ выданной ссуды служитъ судно, на пріобрѣтеніе котораго ссуда вы-

---

[1]) Положеніе о казенныхъ подрядахъ и поставкахъ (Св. Зак., т. X, ч. 1, изд. 1900 г.), ст. 79. Тутъ сказано, что закладъ судовъ для обезпеченія обязательствъ частныхъ лицъ съ казною совершается представленіемъ въ то присутственное мѣсто, съ коимъ заключенъ договоръ, надлежащаго свидѣтельства о принадлежности и достоинствѣ судна, равно какъ и о свободности отъ запрещенія. Какое учрежденіе выдаетъ относящіяся сюда свидѣтельства,—не опредѣлено.

дана, при чемъ права казны ограждаются совершеніемъ на корабельной крѣпости соотвѣтственной надписи о состоявшемся займѣ подъ закладъ даннаго судна. Пока ссуда не погашена, корабельная крѣпость хранится въ Министерствѣ Торговли и Промышленности, а судохозяину дается копія съ нея. До погашенія ссуды судохозяинъ не въ правѣ закладывать или отчуждать судна. Въ случаѣ взысканія, судно продается или собственнымъ распоряженіемъ Министерства, или съ публичнаго торга, или чрезъ биржевого (корабельнаго) маклера (ст.ст. 1—19 указаннаго Приложенія).

Морское товарищество.

Такъ какъ стоимость морскихъ судовъ и ихъ оборудованія довольно высока, а съ другой стороны, затрачиваемый капиталъ подвергается риску въ зависимости отъ массы случайностей, сопряженныхъ съ морскимъ плаваніемъ, — во владѣніи судномъ нерѣдко принимаетъ участіе нѣсколько лицъ. Не имѣетъ значенія при этомъ—будетъ-ли уже самая постройка судна произведена на средства нѣсколькихъ лицъ, рѣшившихъ сообща эксплоатировать судно; или уже готовое судно куплено нѣсколькими лицами съ тою-же цѣлью; или-же оно перешло по наслѣдству къ нѣсколькимъ лицамъ, совершающимъ сообща, при помощи этого судна, коммерческія операціи. Въ виду значительности матеріальныхъ интересовъ, связанныхъ съ судномъ со стороны какъ его собственниковъ, такъ и постороннихъ лицъ, а равно въ цѣляхъ поощрить развитіе такихъ товариществъ по владѣнію судномъ, несомнѣнно полезныхъ для развитія морской торговли,—законодательства содержатъ особыя постановленія для регулированія взаимныхъ отношеній между собственниками судна. Впрочемъ, постановленія эти имѣютъ примѣненіе лишь къ случаямъ наличности у судна нѣсколькихъ собственниковъ, не составляющихъ собою одного изъ обычныхъ видовъ торговаго товарищества. Буде судно принадлежитъ какому-либо обычнаго вида торговому товариществу, напр., полному, на вѣрѣ, или акціонерному,—оно, въ смыслѣ морского торговаго права, считается принадлежащимъ одному собственнику, именно—тому или другому товариществу [1]), а не совокупности нѣсколь-

Его понятіе

[1]) Съ примѣненіемъ въ такомъ случаѣ къ организаціи и дѣятельности товарищества правилъ, свойственныхъ данному виду товариществъ.

кихъ лицъ какъ членовъ спеціально морского товарищества. Предусматриваемый законодательствами особый типъ товарищества по эсплоатированію морскихъ судовъ представляетъ собою наслѣдіе прежняго быта; въ настоящее-же время таковыя товарищества встрѣчаются развѣ только въ прибрежномъ плаваніи, а въ плаваніи иного рода все болѣе распространяется обыкновенная акціонерная форма товариществъ.

и юридическая характеристика.

По ранѣе господствовавшимъ воззрѣніямъ, основывавшимся отчасти на прежнихъ порядкахъ, отчасти на недостаточно ясныхъ постановленіяхъ законодательства, „морское товарищество", какъ особый видъ торговаго товарищества, отличается отъ прочихъ видовъ торговыхъ товариществъ прежде всего своей юридической конструкціей, именно въ смыслѣ лишенія его тѣхъ свойствъ, которыя создаютъ для иныхъ видовъ торговыхъ товариществъ признаки юридическаго лица. Такъ, морское товарищество считалось совокупностью отдѣльныхъ, какъ-бы продолжающихъ сохранять свою самостоятельность, участниковъ въ общей нераздѣльной собственности, безъ соединенія ихъ въ такую юридическую организацію, которая, какъ это имѣетъ мѣсто при торговыхъ товариществахъ иного вида, отдѣляла-бы ихъ, съ одной стороны, отъ третьихъ лицъ (въ смыслѣ необходимости для третьихъ лицъ по дѣламъ товарищества, пока существуетъ послѣднее, имѣть дѣло лишь съ товариществомъ какъ таковымъ, а не съ отдѣльными товарищами), а съ другой—въ юридическихъ отношеніяхъ участниковъ морского товарищества между собою. На этомъ основаніи представители въ иныхъ товариществахъ являются представителями товарищества, а въ морскомъ товариществѣ они будто-бы являются представителями совокупности отдѣльныхъ участниковъ; въ связи съ симъ и сдѣлки таковые представители должны совершать не отъ имени товарищества, а отъ имени товарищей. Равнымъ образомъ, морское товарищество, при сохраненіи на него этой точки зрѣнія, не можетъ имѣть фирмы, особой осѣдлости и т. п. свойствъ, существующихъ у торговыхъ товариществъ другихъ видовъ и сообщающихъ имъ признаки юридическаго лица. Въ томъ числѣ будто-бы нѣтъ у морского товарищества и самостоятельнаго имущества, а

имѣется лишь совокупность долей, принадлежащихъ отдѣльнымъ участникамъ; какъ равно морское товарищество не можетъ фигурировать на судѣ какъ самостоятельное лицо въ качествѣ истца или отвѣтчика, а въ состояніи дѣйствовать только всею совокупностью участниковъ. Въ зависимости отъ этого, въ случаѣ привлеченія къ гражданской отвѣтственности, морское товарищество распадется на отдѣльныхъ отвѣтчиковъ, въ то время какъ торговое товарищество иного типа будетъ играть роль одного лица и можетъ въ такомъ видѣ даже быть объявлено несостоятельнымъ, не сообщая этого свойства отдѣльнымъ своимъ членамъ. Но въ настоящее время воззрѣнія на юридическую конструкцію морского товарищества начали рѣзко измѣняться. Именно стали исходить изъ мысли, что связующая участниковъ предпріятія общая цѣль по эксплоатаціи судна изъ совокупности участниковъ создаетъ такое-же организованное цѣлое, какое имѣется и въ другихъ типахъ товариществъ, почему спеціально морскому товариществу также нѣтъ основанія отказывать въ признакахъ юридическаго лица. А въ связи съ симъ и всѣ ранѣе изложенныя особенности, коренящіяся въ непризнаніи за морскимъ товариществомъ признаковъ юридическаго лица, должны потерять основаніе. Но наше законодательство пока стоитъ на прежде господствовавшей точкѣ зрѣнія на юридическую характеристику морского товарищества; наша-же судебная практика, повидимому, не прочь признать за нимъ наличность признаковъ юридическаго лица [1]).

Законодательное регулированіе.

Для выясненія имущественныхъ отношеній совладѣльцевъ, нѣкоторыя законодательства дѣлятъ цѣнность судна, со всѣми его принадлежностями, на равныя части (паи). Каждому совладѣльцу можетъ принадлежать одна или нѣсколько такихъ частей, распредѣленныхъ между совладѣльцами въ одинаковомъ числѣ, или въ различномъ [2]). Какъ число принадлежащихъ каждому изъ совладѣльцевъ частей,

---

[1]) См.: рѣш. 4-го Д-та Правит. Сената за 1877 г. № 6; рѣш. 1-го Общаго Собранія, вѣд. отъ 6 февр. 1879 г. по дѣлу Рихтера съ Арло.

[2]) Законодательства, признающія морскую ипотеку, подчасъ допускаютъ и ипотеку указанныхъ отдѣльныхъ паевъ судна.

такъ и число самыхъ совладѣльцевъ можетъ, конечно, измѣняться съ переходомъ этихъ частей въ собственность—при посредствѣ покупки, даренія, наслѣдованія или на другомъ основаніи отъ одного совладѣльца къ другому или даже къ постороннимъ лицамъ. Затѣмъ, по отношенію къ морскому товариществу законодательства содержатъ особыя правила, облегчающія веденіе дѣла предпріятія въ случаѣ пробѣловъ въ состоявшемся между хозяевами судна соглашеніи и предупреждающія вредныя послѣдствія отсутствія согласія между участниками, какъ равно особыя правила по прекращенію товарищества.

Наше право:

Относящійся сюда типъ товарищества предусмотрѣнъ и нашимъ Уставомъ Торговымъ, подъ названіемъ „товариществъ въ построеніи, покупкѣ и содержаніи судовъ". По нашему праву, лица, общимъ иждивеніемъ построившія или купившія судно, или получившія его сообща въ наслѣдство, именуются „общими хозяевами судна" (ст. 155). Но относящееся сюда соединеніе общихъ хозяевъ судна существенно отличается по условіямъ своей организаціи и дѣятельности отъ иныхъ товариществъ, предусмотрѣнныхъ Уставомъ Торговымъ. Такъ, оно не имѣетъ особаго имени, а равно учреждается безъ формальностей, установленныхъ какъ условіе пріобрѣтенія другими товариществами признаковъ юридическаго лица, въ связи съ чѣмъ и не пользуется этими признаками, а является скорѣе видомъ общей собственности въ имуществахъ нераздѣльныхъ [1]).

организація товариществъ

Для наличности спеціальнаго морского товарищества недостаточно одной общей собственности, а нужно еще, чтобы товарищество имѣло цѣлью эксплоатацію судна за общій счетъ сохозяевъ. Основаніемъ таковаго товарищества, по нашему закону, считается, заключаемый по правиламъ Положенія о Нотаріальной Части [2]), письменный договоръ, въ которомъ должно быть указано: сколько каждый изъ сотоварищей даетъ денегъ на постройку или покупку судна и какъ дѣлить между ними прибыль и убытки (ст.ст. 156 и 157). Крѣпость-же на судно ввѣряется одному изъ сохозяевъ по

---

[1]) Ср. ст.ст. 159 и 161 Устава Торговаго и ст.ст. 545—548 Зак. Гражд.
[2]) Св. Зак., т. XVI, ч. I.

общему ихъ согласію (ст. 158). Изъ изложеннаго видно, что указанное товарищество предполагаетъ соединеніе для эксплоатаціи лишь одного судна, а не нѣсколькихъ; иначе было-бы нѣсколько товариществъ, хотя-бы между тѣми-же самыми лицами, при чемъ степень участія того или другого изъ совладѣльцевъ въ различныхъ судахъ можетъ быть и неодинаковою. Исключеніемъ долженъ быть сочтенъ случай, когда принадлежащія товариществу суда были-бы, по договору, объединены въ единичное предпріятіе; при такомъ условіи товарищество было-бы единымъ, а не совокупностью нѣсколькихъ товариществъ. Съ другой стороны, нашъ законъ предусматриваетъ товарищество по эксплоатаціи судна лишь на правахъ собственности, а не на правахъ лицъ, снаряжающихъ въ морское плаваніе чужое судно.

и веденіе дѣла;

Для руководства по веденію дѣла эксплоатаціи предпріятія, хозяева судна обязаны, съ общаго согласія, избрать одного товарища (ст. 159);—слѣдовательно, вопреки положеніямъ, регулирующимъ дѣятельность иныхъ видовъ торговыхъ товариществъ, въ коихъ товарищи могутъ вѣдать дѣлами и всѣ вмѣстѣ [1]). Таковому товарищу, именуемому нашимъ закономъ „начальнымъ товарищемъ“ и въ общемъ, въ качествѣ уполномоченнаго, дѣйствующему по правиламъ договора довѣренности, въ частности закономъ вмѣняется въ обязанность: 1) стараться, чтобы судно не стояло празднымъ, и имѣть попеченіе объ отдачѣ его въ наемъ; 2) давать корабельщику наставленія и предписанія относительно связанныхъ съ дѣятельностью судна расходовъ; 3) вести съ корабельщикомъ переписку во время пути; 4) снабжать его вѣрющими письмами для полученія денегъ; 5) чинить съ нимъ расчеты о путевыхъ прибыляхъ и издержкахъ; и 6) расчитываться съ прочими товарищами въ прибыляхъ и убыткахъ, отъ судна получаемыхъ (ст. 160). Само собою разумѣется, всѣ сдѣланныя въ закономъ очерченныхъ предѣлахъ дѣйствія начальнаго товарища переходятъ на совладѣльцевъ судна, лишь-бы начальный товарищъ предпринялъ ихъ въ качествѣ таковаго, т. е. какъ представитель

---

[1]) См. также ст.ст. 546 и 547 Зак. Гражд.

товарищества [1]); при этомъ, по такимъ дѣйствіямъ товарищи должны отвѣчать какъ своими паями, такъ, въ подлежащихъ случаяхъ, и прочимъ своимъ имуществомъ. Что-же касается дѣйствій начальнаго товарища, совершонныхъ имъ съ нарушеніемъ предѣловъ полномочія, то таковыя могутъ быть обязательными для хозяевъ судна, на общемъ основаніи, только тогда, если они одобрятъ эти дѣйствія или воспользуются ихъ результатами. По отношенію къ инымъ дѣйствіямъ, кромѣ перечисленныхъ въ законѣ, начальный товарищъ нуждается въ согласіи (всѣхъ) товарищей, куда принадлежитъ, въ частности, и назначеніе капитана (ст. 206). Равнымъ образомъ, за отсутствіемъ въ законѣ соотвѣтственнаго указанія, начальный товарищъ, безъ особаго порученія товарищей, не въ правѣ также страховать судна. Дѣйствительно, свои доли страховать могутъ и отдѣльные товарищи, не желающіе ихъ подвергать риску, безъ того, чтобы расходы по страхованію дѣлать обязательными и для остальныхъ товарищей. Въ своихъ дѣйствіяхъ начальный товарищъ долженъ давать сотоварищамъ отчетъ [2]).

Начальный товарищъ, такимъ образомъ, выступаетъ, въ извѣстныхъ предѣлахъ, естественнымъ представителемъ товарищества, въ силу его положенія по договору и закону. Но представителями товарищества могутъ быть и другіе сохозяева; только они будутъ нуждаться въ особомъ для этого полномочіи. Безъ такого полномочія послѣдствія сдѣлокъ падутъ лишь на совершившаго ихъ сохозяина, и по такимъ сдѣлкамъ онъ будетъ отвѣчать самъ; между тѣмъ какъ взысканія по искамъ, обращеннымъ къ начальному товарищу какъ представителю товарищества и вытекающимъ изъ его дѣйствій какъ таковаго, должны падать на общую собственность товарищества въ смыслѣ судна и фрахта. Въ связи съ симъ то, что уплачено представителемъ, должно также падать на всѣхъ участниковъ товарищества по соразмѣрности ихъ долей, насколько въ договорѣ нѣтъ иныхъ по этому предмету опредѣленій.

---

[1]) Рѣш. 4-го Д-та Правит. Сената за 1877 г. № 6; рѣш. 1-го Общаго Собранія, вѣд. отъ 6 февр. 1879 г. по д. Рихтера съ Арло.

[2]) Рѣш. 4-го Д-та Правит. Сената: за 1872 г. № 2961 и за 1873 г. № 711.

Дѣятельность начальнаго товарища продолжается до замѣны его новымъ, или до распаденія товарищества.

Требованіе, чтобы какъ выборъ начальнаго товарища, такъ и разрѣшеніе прочихъ наиболѣе важныхъ вопросовъ происходили единогласно общими собственниками судна, имѣетъ послѣдствіемъ то, что каждый изъ сохозяевъ судна огражденъ отъ насилія большинства, рѣшеніе коего лишь тогда пріобрѣтаетъ силу, когда къ нему примкнутъ всѣ сохозяева.

распредѣленіе прибыли и убытковъ;

Распредѣленіе прибыли и убытковъ совершается на основаніи данныхъ, изложенныхъ въ договорѣ, обусловливающемъ образованіе товарищества; если-бы въ договорѣ этотъ вопросъ не былъ урегулированъ, то въ прибыляхъ и убыткахъ товарищи должны участвовать по соразмѣрности ихъ участія въ цѣнности судна [1]). Этимъ-же началомъ опредѣляется и отвѣтственность сохозяевъ по дѣламъ товарищества. Въ издержкахъ на починку судна должны участвовать также всѣ товарищи—опять-таки по соразмѣрности ихъ участія въ цѣнности судна, буде нѣтъ иныхъ указаній въ договорѣ. При этомъ, если починка судна стоитъ половину или болѣе суммы, въ которую обошлась постройка или покупка судна, и всѣ товарищи на такую починку согласны кромѣ одного,—таковаго законъ позволяетъ вовсе отстранить отъ товарищества, выдѣливъ ему четвертую долю изъ тѣхъ денегъ, которыя онъ прежде далъ на постройку или покупку судна (ст. 162).

выходъ членовъ;

Въ случаѣ желанія выйти изъ товарищества, выходящій не въ правѣ требовать раздѣла товарищескаго имущества, такъ какъ судно считается имуществомъ нераздѣльнымъ; а онъ можетъ лишь переуступить свое участіе въ общемъ имуществѣ другому лицу. При этомъ, продажа или уступка участія (пая) въ собственности судна, по нашему закону, поставлена въ зависимость отъ согласія прочихъ сохозяевъ; но зато, буде они не согласятся принять товарищемъ того, кому кто-либо изъ нихъ намѣренъ продать или уступить свою часть, въ такомъ случаѣ они сами должны купить эту часть, по оцѣнкѣ въ зависимости отъ состоянія судна, съ уплатою

[1]) Зак. Гражд., ст. 545.

причитающейся суммы втеченіе мѣсячнаго срока со дня объявленія товариществу о продажѣ или уступкѣ части (ст. 161). Отсюда: въ случаѣ, когда прочіе сохозяева не пожелаютъ или не смогутъ воспользоваться предоставленнымъ имъ правомъ преимущественной покупки, участіе въ собственности судна можетъ быть отчуждено и безъ ихъ на то согласія; иначе-же продажа или уступка участія, состоявшаяся безъ согласія сохозяевъ, должна быть признана недѣйствительной по отношенію къ нимъ [1]).

прекращеніе товарищества

Товарищество прекращается съ уничтоженіемъ товарищескаго договора, что̀ можетъ имѣть мѣсто лишь съ согласія всѣхъ сохозяевъ, при этомъ только въ случаѣ, если они рѣшатъ продать или разломать судно; при сохраненіи-же самаго судна, была-бы лишь пріостановка въ дѣятельности, а отношенія по общей собственности продолжали-бы существовать. Кромѣ того, и независимо отъ согласія сохозяевъ, договоръ товарищества не можетъ сохранять силы въ случаѣ уничтоженія, связывающаго участниковъ, предмета ихъ общей собственности (судна) также и всякимъ инымъ путемъ, напр., вслѣдствіе насильственнаго захвата, истребленія за наступленіемъ несчастія и т. п. (ст. 163); сюда-же слѣдуетъ отнести случай продажи судна по взысканіямъ, а также случай пропажи судна безъ вѣсти. Равнымъ образомъ товарищество прекратится по соединеніи всѣхъ паевъ въ рукахъ одного товарища. Но смерть участника товарищества не должна отразиться на существованіи товарищества, такъ какъ умершаго участника замѣнятъ его наслѣдники; точно также и несостоятельность отдѣльныхъ участниковъ не въ состояніи влечь разрушенія товарищества—въ виду того, что ихъ паи могутъ быть пріобрѣтены прочими участниками товарищества.

и послѣдствія.

По распаденіи товарищества и покрытіи лежавшихъ на предпріятіи платежей изъ суммы, образовавшейся изъ

---

[1]) Ср. Зак. Гражд., ст. 548. Изъ иностранныхъ законодательствъ многія болѣе уже не признаютъ изложеннаго ограниченія права уступки своего пая участникомъ товарищества постороннему лицу, допустивъ свободное отчужденіе пая, безъ согласія прочихъ совладѣльцевъ судна, насколько по крайней мѣрѣ эта уступка не въ состояніи повлечь потери права плаванія подъ національнымъ флагомъ.

полученной за судно платы (буде оно было продано), или изъ страхового вознагражденія, а также фрахтовыхъ денегъ и прочихъ статей актива, остатокъ, если есть таковой, распредѣляется между членами товарищества — соразмѣрно, конечно, ихъ участію въ цѣнности судна. Дальнѣйшія дѣйствія, являющіяся послѣдствіемъ бывшаго существованія товарищества, какъ-то: полученіе причитавшихся предпріятію платежей, уплата долговъ и пр., уже падаютъ на долю каждаго бывшаго товарища въ отдѣльности. Они могутъ, конечно, выбрать для расчетовъ общаго представителя, но только уже въ качествѣ представителя не бывшаго товарищества, а лишь отдѣльныхъ бывшихъ товарищей.

СУДОВОЙ ЭКИПАЖЪ.

Заботы объ увеличеніи и подготовкѣ мореходнаго персонала.

Помимо судна для производства морского плаванія нуженъ еще и экипажъ. Подобно тому, какъ правительства заботятся о судостроеніи въ цѣляхъ коммерческихъ, полицейскихъ, а отчасти и политическихъ, они, исходя изъ тѣхъ-же соображеній, стремятся также къ увеличенію персонала судового экипажа. Такъ, для доставленія лицамъ, посвящающимъ себя мореходству, возможности пріобрѣтать необходимыя для нихъ знанія, учреждаются правительствомъ или, при его поддержкѣ, частными лицами и учрежденіями или общественными организаціями—мореходные классы и училища; увольняются для службы на частныхъ коммерческихъ судахъ чины военнаго флота какъ нижніе, такъ и офицеры; членамъ судового экипажа предоставляются льготы по отбыванію воинской повинности. Въ частности и у насъ военно-морское вѣдомство, по просьбѣ судохозяевъ, увольняетъ по мѣрѣ возможности и на опредѣленное время, для службы на коммерческихъ судахъ, чиновъ военно-морского вѣдомства (ст. 204 съ примѣч. по Прод. 1906 г.). Точно также капитаны, штурмана, судовые механики, а равно помощники перечисленныхъ лицъ, освобождаются отъ дѣйствительной военной службы въ мирное время и зачисляются въ запасъ флота; матросамъ-же и кочегарамъ отсрачивается поступленіе на военную службу по жребію до 25-лѣтняго возраста [1]).

[1]) Уставъ о воинской повинности (Св. Зак., т. IV), изд. 1897 г., ст.ст. 82 и 84.

Составъ судового экипажа.

Составъ судового экипажа заключаетъ въ себѣ лицъ различнаго ранга, начиная отъ капитана и кончая матросами. Однп постановленія касаются всѣхъ членовъ экипажа, иныя-же—только нѣкоторыхъ и, въ особенности, капитана, находящагося въ исключительныхъ условіяхъ по его отношеніямъ какъ къ владѣльцу судна, такъ и къ прочимъ членамъ экипажа и постороннимъ лицамъ, а равно къ правительству.

Капитанъ.

Понятіе.

Нашъ Уставъ Торговый терминъ „капитанъ" призналъ только со времени изданія закона 6 мая 1902 г. о судоводителяхъ на мореходныхъ судахъ торговаго флота. До этихъ-же поръ для обозначенія лица, которому ввѣрялось управленіе судномъ, сохранялись исключительно названія „корабельщикъ", „шкиперъ", или „судовщикъ". Но эти устарѣвшіе термины фигурируютъ въ Уставѣ Торговомъ и по изданію 1903 г. Согласно ст. 205, корабельщикомъ (судовщикомъ) называется лицо, коему ввѣряется „управленіе" кораблемъ за условленную плату или опредѣленную часть выручаемой прибыли. Подъ управленіемъ судномъ слѣдуетъ понимать право отдавать судовому экипажу приказанія, распоряжаться пріемкою и выдачею груза, какъ равно движеніемъ и остановкою судна, и т. п., т. е. вообще право руководить, какъ лично, такъ и черезъ подчиненныхъ лицъ, дѣйствіями, связанными съ плаваніемъ и вообще съ эксплоатаціей судна. Включеніе въ опредѣленіе понятія „корабельщикъ" условія о вознагражденіи объясняется общимъ принципомъ торговаго права, что всякія услуги въ сферѣ торговыхъ отношеній имѣютъ непремѣнно возмездный характеръ. Безмездныхъ услугъ торговое право не знаетъ. Въ данномъ случаѣ законъ предусматриваетъ только наемнаго капитана; но, само собой разумѣется, возможно быть капитаномъ и въ то-же время быть хозяиномъ судна, при каковыхъ обстоятельствахъ, конечно, пропадутъ всѣ тѣ правоотношенія, которыя въ состояніи имѣть мѣсто между судохозяиномъ и наемнымъ капитаномъ.

Условія для занятія должности

Въ связи съ серьезностью и отвѣтственностью возлагаемыхъ обязанностей, занятіе должности капитана, какъ руководителя судномъ, поставлено въ зависимость отъ удовле-

творенія извѣстныхъ, опредѣляемыхъ закономъ и морскими обычаями, условій, при чемъ условія эти варіируются смотря по характеру района судоходства. Не касаясь судоходства по рѣкамъ и озерамъ, на которыя дѣйствіе морского торговаго права не распространяется, приходится имѣть въ виду плаваніе лишь морское и, въ частности, плаваніе малое и дальнее, на каковые виды нашъ законъ въ настоящее время подраздѣляетъ морское плаваніе [1]). Условія для допущенія къ руководству судномъ при томъ или другомъ плаваніи, очевидно, должны быть различными—въ зависимости отъ знаній и практической опытности, необходимыхъ для добросовѣстнаго выполненія возлагаемыхъ на руководителя судномъ обязанностей при маломъ, или дальнемъ плаваніи. Относящіяся сюда требованія сводятся къ обладанію извѣстнымъ возрастомъ, къ выдержанію теоретическаго испытанія и къ пріобрѣтенію практическаго (плавательнаго) ценза. Въ виду послѣдовавшаго закона 6 мая 1902 г. о судоводителяхъ на мореходныхъ судахъ торговаго флота, Уставъ Торговый въ изданіи 1903 г. содержитъ уже новыя правила для пріобрѣтенія права на управленіе судномъ, впослѣдствіи пополненныя еще позднѣйшими по этому предмету постановленіями.

Такъ, судоводительскія званія въ настоящее время раздѣляются на двѣ степени—капитана и штурмана, при чемъ различаются капитаны и штурмана малаго и дальняго плаванія (ст. 176 по Прод. 1909 г.) [2]). Капитанамъ и штурманамъ обѣихъ категорій присвоиваются разныя права по командованію судами грузовыми малаго плаванія, грузовыми дальняго плаванія и пассажирскими, а также по исполненію обязанностей помощниковъ капитана (ст.ст. 179 и 181, обѣ по Прод. 1909 г.). Лица, не имѣющія судоводительскихъ

---

[1]) Ст. 178 по Прод. 1909 г. поясняетъ — что слѣдуетъ понимать подъ „малымъ“ плаваніемъ. Плаваніе за относящимися сюда предѣлами считается „дальнимъ“ плаваніемъ.

[2]) Въ примѣчаніяхъ къ ст. 176 по Прод. 1909 г. содержатся указанія относительно приравненія къ современнымъ судоводительскимъ званіямъ прежнихъ судоводительскихъ званій, а также лицъ, командовавшихъ мореходными судами не имѣя установленныхъ дипломовъ.

званій, если состоятъ въ русскомъ подданствѣ, могутъ быть допускаемы къ управленію лишь парусными судами малаго плаванія вмѣстимостью до двадцати регистровыхъ тоннъ (ст. 182 по Прод. 1909 г.). На каждомъ суднѣ дальняго и малаго плаванія кромѣ капитана должны быть помощники капитана въ установленномъ закономъ минимальномъ числѣ, измѣняющемся въ зависимости отъ свойства и назначенія судна, а также рода плаванія. Могутъ совершать рейсы безъ помощниковъ капитана лишь парусныя суда малаго плаванія вмѣстимостью не свыше ста регистровыхъ тоннъ да суда въ мѣстныхъ сообщеніяхъ (ст. 183 по Прод. 1909 г.). Для полученія диплома на званіе судоводителя требуется: достиженіе совершеннолѣтія, выдержаніе подлежащаго испытанія въ правительственной коммиссіи [1] и выполненіе установленнаго плавательнаго ценза на морскихъ судахъ (ст.ст. 184—194) [2]. Офицерамъ флота и корпуса флотскихъ штурмановъ означенные дипломы выдаются по представленіи свидѣтельствъ Морского Министерства въ надлежащей подготовкѣ ихъ для полученія соотвѣтственнаго званія (ст. 184). Лица, получившія судоводительскія званія, по пробытіи пяти лѣтъ въ плаваніи, могутъ быть представляемы къ награжденію званіемъ личнаго почетнаго гражданина, если не пользуются высшимъ званіемъ (ст. 195 по Прод. 1909 г.).

и характеръ ея.

Кромѣ удовлетворенія условіямъ, установленнымъ для занятія должности, капитанъ и втеченіе своей дѣятельности несетъ опредѣленныя, возлагаемыя на него закономъ и обычаями, обязанности, вытекающія изъ характера его должности, которая отличается не только юридико-коммерческимъ свойствомъ—въ зависимости отъ роли капитана въ качествѣ представителя коммерческихъ интересовъ хозяина судна и

---

[1] 8 января 1910 г. М-ромъ Торговли и Промышленности утверждены также Правила испытаній на право вожденія въ маломъ плаваніи мореходныхъ парусныхъ судовъ отъ 20 до 100 регистровыхъ тоннъ полной вмѣстимости.

[2] Ученики Одесскаго училища торговаго мореплаванія и Архангельскаго торгово-мореходнаго училища, окончившіе курсъ мореходныхъ отдѣленій этихъ училищъ, пріобрѣтаютъ судоводительскія званія лишь по выполненіи требуемаго закономъ плавательнаго ценза, не подвергаясь дополнительнымъ испытаніямъ (ст. 184, примѣч.).

грузохозяевъ [1]), но имѣетъ отчасти и публичный оттѣнокъ —вслѣдствіе возлагаемыхъ на капитана обязанностей по огражденію также общихъ государственныхъ интересовъ. Такъ, въ качествѣ лица оффиціальнаго, капитанъ удостовѣряетъ происшедшіе на суднѣ случаи рожденій и смерти, совершаетъ описи имущества умершихъ [2]), хранитъ составленныя на суднѣ завѣщанія [3]), принимаетъ мѣры къ обнаруженію преступленій, совершонныхъ его подчиненными, а также подвергаетъ заподозрѣнныхъ лицъ аресту [4]), имѣетъ дисциплинарную власть не только надъ членами экипажа, но и надъ прочими находящимися на суднѣ лицами [5]), исполняетъ всякаго рода дѣйствія по полиціи мореплаванія [6]) и пр. Съ другой стороны, капитану предоставляются опредѣленныя права, необходимыя для успѣшнаго выполненія имъ своихъ функцій. Въ частности, права и обязанности капитана находятся въ непосредственной связи отчасти съ положеніемъ его по управленію судномъ и экипажемъ, отчасти съ положеніемъ его по отношенію къ судохозяину и грузохозяевамъ.

По положенію на суднѣ съ капитаномъ у насъ сравнены и исполняющіе роль корабельщиковъ на купеческихъ судахъ флотскіе офицеры, которые, по опредѣленіи въ должность корабельщика, обязаны сообразоваться со всѣми постановленіями, дѣйствію коихъ подлежатъ находящіеся на купеческихъ судахъ корабельщики (ст. 208).

I. Положеніе капитана по управленію судномъ и экипажемъ.

а) По управленію судномъ.

Относящіяся сюда права и обязанности капитана имѣютъ своею главною цѣлью обезпечить то, что судно благополучно дойдетъ до мѣста назначенія.

---

[1]) Не заключая сдѣлокъ отъ своего имени, капитанъ не подходитъ подъ понятіе самостоятельнаго торговца или торговца въ собственномъ смыслѣ слова, а относится лишь къ вспомогательному торговому персоналу, къ которому принадлежатъ различнаго рода торговые представители, а равно торговые служащіе и торговые посредники.

[2]) Зак. Гражд., ст. 1231, примѣч.

[3]) Тамъ-же, ст.ст. 1073—1075.

[4]) Ср. Уложеніе о Наказ., ст. 1236.

[5]) Ср. тамъ-же, ст. 1262.

[6]) См. тамъ-же, ст. 1246.

Функціи капитана, связанныя съ технической стороной управленія судномъ

Въ связи съ исправленіемъ обязанностей капитана по управленію судномъ собственно съ технической стороны, по нашему Уставу Торговому, корабельщикъ долженъ осмотрѣть, „съ крайнимъ раченіемъ“, состояніе ввѣреннаго ему судна для опредѣленія—крѣпко-ли оно, удовлетворительно-ли оно выконопачено (для предотвращенія течи), а также въ исправномъ-ли состояніи находятся насосы, мачты и прочія принадлежности, какъ равно снаряды, предназначенные для нагрузки и разгрузки товаровъ или груза (ст. 216). Обнаружившіеся недочеты должны быть исправлены судохозяиномъ. Судя по постановленію ст. 217, возлагающей на счетъ корабельщика всякую неисправность въ случаѣ, если онъ, принявъ на свою отвѣтственность судно, не произведетъ осмотра въ удостовѣреніе того, что все находится въ исправномъ состояніи и готовности къ „предпріемлемому пути“,—такой осмотръ корабельщикъ, слѣдовательно, долженъ производить передъ каждымъ рейсомъ. Въ дѣлѣ управленія судномъ корабельщикъ обязанъ употреблять всѣ возможныя мѣры „искусства, дѣятельности и внимательности“ (ст. 219). Свойство этихъ мѣръ опредѣляется современнымъ состояніемъ техники морского судоходства и относящимися сюда обычаями, а въ нѣкоторыхъ, наиболѣе важныхъ, своихъ проявленіяхъ предписывается и закономъ. Степень-же рачительности дѣятельности капитана опредѣляется его положеніемъ какъ спеціалиста, получающаго за свой трудъ установленное вознагражденіе. Въ связи съ этимъ, въ случаѣ вреда или ущерба, происшедшаго для судна отъ недостатка знанія и потребной расторопности корабельщика или отъ его нерадѣнія,—кромѣ возложенія на него вознагражденія судохозяевъ [1]), ему запрещается ходить въ море, пока онъ не получитъ новаго свидѣтельства о пріобрѣтеніи достаточныхъ для исполненія обязанностей корабельщика познаній (та-же статья). Въ частности, къ указаннымъ мѣрамъ искусства, дѣятельности и внимательности слѣдуетъ отнести и наблюденіе какъ при нагрузкѣ судна (которая требуетъ немалаго умѣнья), такъ равно и при разгрузкѣ (ст. 226).

---

[1]) Ср. Уложеніе о Наказ., ст.ст. 1221, 1222, 1242 и 1244.

Законъ вмѣняетъ корабельщику въ обязанность принимать всѣ зависящія мѣры къ отвращенію всякаго рода опасности отъ огня и воды, отъ воровъ и разбойниковъ и ото всякихъ „не только предвидѣнныхъ, но и непредвидѣнныхъ“ случайностей (ст.ст. 221 и 222). Ни въ какомъ случаѣ и ни подъ какимъ предлогомъ, даже въ самой крайней опасности, корабельщикъ не долженъ оставлять судна; но обязанъ его всѣми мѣрами спасать и защищать (ст. 220). Если-же, въ случаѣ опасности, не приметъ въ надлежащее время всѣхъ зависящихъ отъ него мѣръ къ спасенію экипажа, судна и груза, и отъ этого послѣдуетъ какое-либо несчастіе, а равно буде корабельщикъ оставитъ свое судно въ опасности, или-же, въ случаѣ опасности, сойдетъ съ судна прежде, чѣмъ его оставятъ всѣ прочіе бывшіе на немъ люди,—онъ подвергается уголовной отвѣтственности, въ статьяхъ 1225—1227 Уложенія о Наказаніяхъ означенной.

Во все продолженіе пути корабельщикъ не долженъ, даже въ случаѣ крайней необходимости, сходить съ судна не сдѣлавъ должныхъ распоряженій и не поручивъ начальства надъ нимъ своему помощнику (ст. 223) [1]. Корабельщикъ обязанъ наблюдать, чтобы на суднѣ во всякое время —въ городѣ-ли, въ портѣ, на рейдѣ, или на водѣ оно находится—была учреждена постоянно стража или вахта изъ достаточнаго числа служителей, съ надлежащею подчиненностью и отвѣтственностью (ст.ст. 224 и 225). Если отъ упущенія или нерадѣнія корабельщика послѣдуетъ какое - либо несчастіе, то онъ подвергается уголовной карѣ; а когда отъ того произойдетъ вредъ или убытокъ для судна или груза, то, сверхъ уголовной отвѣтственности, корабельщикъ обязанъ вознаградить за происшедшій отъ его упущенія или нерадѣнія вредъ или убытокъ [2].

По прибытіи судна въ иностранный городъ, портъ или пристань, корабельщикъ долженъ немедленно явиться къ пребывающему въ томъ мѣстѣ россійскому консулу и предъявить ему всѣ документы и бумаги порядкомъ, опредѣлен-

---

[1]) См. также Уложеніе о Наказ., ст. 1224.

[2]) Уложеніе о Наказ., ст. 1242.

нымъ въ Уставѣ Консульскомъ [1]; одновременно съ симъ обязанъ освѣдомиться о дѣйствующихъ въ той мѣстности о купеческихъ судахъ правѣ, узаконеніяхъ и обычаяхъ и соблюдать ихъ въ точности (ст. 227). Отечественные же законы о купеческомъ водоходствѣ во время плаванія должны всегда находиться на суднѣ (ст. 230). Гдѣ есть карантины, таможни и заставы,—корабельщикъ обязанъ исполнять относящіяся до нихъ постановленія (ст. 228); равнымъ образомъ долженъ во всѣхъ портахъ наблюдать узаконенія насчетъ выгрузки балласта и предосторожности отъ огня (ст. 229) и отдавать честь русскимъ военнымъ судамъ, а также по прибытіи русскаго военнаго судна въ то мѣсто, гдѣ находится русское купеческое судно, обязанъ подать командиру военнаго судна письменный рапортъ о своемъ суднѣ и рейсѣ (ст. 231).

Въ случаяхъ, указываемыхъ закономъ, обычаемъ или необходимостью, корабельщикъ долженъ брать лоцмановъ (ст. 232) и сообразоваться съ ихъ распоряженіями (ст. 233). Если судно потерпитъ вредъ отъ вины или неопытности лоцмановъ,—корабельщикъ обязанъ требовать съ нихъ полнаго удовлетворенія за происшедшіе убытки (ст. 234).

Въ случаѣ бури или преслѣдованія со стороны непріятеля, поврежденія судна или недостатка припасовъ, корабельщикъ можетъ зайти въ первый встрѣтившійся портъ (ст. 236).

Соблюденіе всѣхъ вышеизложенныхъ обязанностей возлагается на капитана, какъ на спеціалиста во ввѣренномъ ему дѣлѣ по управленію судномъ.

и административною

Помимо указанныхъ обязанностей, относящихся къ технической сторонѣ дѣятельности, капитану ввѣряются функціи и чисто административнаго свойства по управленію судномъ, въ связи съ чѣмъ на него возлагаются и ему предоставляются опредѣленныя закономъ и обычаями обязанности и права.

Такъ, къ сферѣ выполненія административныхъ функцій принадлежитъ обязанность капитана вести денежные расчеты съ экипажемъ, судохозяиномъ или его корреспон-

---

[1] Уставъ Консульскій, ст. 49 и слѣд.; Уложеніе о Наказ., ст. 1247

дентомъ и грузоотправителями; а также, въ цѣляхъ снабженія экипажа потребными припасами или для починки судна и снастей, если не будетъ ни денегъ, ни вѣрющихъ писемъ, ни кредита, и когда въ той мѣстности нѣтъ ни судохозяина, ни его уполномоченнаго корреспондента,—капитану предоставляется право какъ занять денегъ подъ закладъ судна или груза, такъ и продать или обмѣнять часть товаровъ (ст.ст. 236, 399, 430, 431). Подчасъ капитану предоставляется право даже принудительнаго займа. Именно, въ случаѣ недостатка жизненныхъ припасовъ, корабельщикъ, встрѣтившись на пути съ другимъ судномъ, можетъ занимать эти припасы по взаимному соглашенію съ капитаномъ встрѣтившагося судна, и даже противъ его воли и согласія, буде онъ, презрѣвъ правила человѣколюбія, откажетъ въ пособіи (ст. 434) [1].

Если во время пути судно повредится, и корабельщикъ принужденъ будетъ зайти въ городъ или портъ, при чемъ усмотритъ, что судно не въ состояніи быть починено такъ скоро, чтобы грузъ могъ быть доставленъ къ мѣсту назначенія въ положенный по договору срокъ, а отъ того въ состояніи послѣдовать для грузохозяевъ значительный вредъ, ущербъ или убытокъ, то корабельщику не запрещается нанять иное судно для отвоза груза [2]. Провозныя деньги въ такомъ случаѣ должны быть опредѣлены по правиламъ объ аваріи [3]) (ст. 393). А при доказанной негодности судна къ дальнѣйшему плаванію, капитанъ за границей можетъ даже продать самое судно—впрочемъ, какъ раньше уже было указано, не иначе, какъ съ разрѣшенія россійскаго консула, который собственною властью даетъ дозволеніе на это только въ случаѣ, если въ подвѣдомственномъ ему районѣ нѣтъ уполномоченнаго корреспондента судохозяина (ст. 237 Устава Торговаго и п. 2 ст. 57 Устава Консульскаго).

б) По управленію экипажемъ.

Формированіе

Капитану предоставляется право принимать на службу членовъ судового экипажа. Порученіе капитану формирова-

---

[1]) Подробности будутъ изложены въ ученіи о бодмереѣ.

[2]) См. также рѣш. 4-го Д-та Правит. Сената за 1881 г. № 1120.

[3]) Объ аваріяхъ рѣчь будетъ ниже.

нія судового экипажа покоится на томъ принципѣ, что руководителемъ и отвѣтственнымъ лицомъ за дѣйствія членовъ экипажа является капитанъ; поэтому, послѣднему нужно предоставить какъ выборъ, такъ и смѣну подчиненныхъ ему лицъ, при каковомъ условіи можно расчитывать и на обезпеченіе большей дисциплины среди членовъ судового экипажа. Тѣмъ болѣе необходимо порученіе капитану самостоятельнаго пополненія экипажа, такъ какъ ему часто приходится быть въ мѣстностяхъ, гдѣ нѣтъ ни судохозяина, ни его уполномоченнаго корреспондента, а между тѣмъ пополненіе экипажа можетъ вынуждаться настоятельною необходимостью. Испрошеніе разрѣшенія судохозяина или его корреспондента, вслѣдствіе связанной съ этимъ неминуемой проволочки времени, могло-бы, несомнѣнно, вредно отразиться на интересахъ какъ самого судохозяина, такъ и грузохозяевъ.

и пополненіе экипажа.

Наше право.

У насъ-же корабельщику предоставляется самостоятельно нанимать членовъ судового экипажа даже вообще, безъ ограниченія только мѣстностями, гдѣ нѣтъ судохозяина или его уполномоченнаго корреспондента. По ст. 243 нашего Устава Торговаго, „корабельщикъ самъ нанимаетъ себѣ помощника, плотника, ботсмана, кашевара и другихъ корабельныхъ служителей и водоходцевъ [1]) въ такомъ числѣ, въ какомъ онъ признаетъ то нужнымъ, и заключаетъ съ ними письменный договоръ". Означенное право корабельщика нынѣ слѣдуетъ распространить и на приглашеніе судовыхъ механиковъ. Съ другой стороны, изъ редакціи ст. 243 вытекаетъ, что полномочіе капитана на комплектованіе экипажа не распространяется на лицъ, отъ дѣятельности которыхъ не зависитъ безопасность плаванія и успѣшность рейса, напр., на врачей, поваровъ, прислугу и т. п.

Условія заключаемыхъ договоровъ съ членами экипажа, насколько они въ состояніи касаться интересовъ судохозяина

---

[1]) „Корабельными служителями", по терминологіи нашего закона называются лица, имѣющія на суднѣ опредѣленныя должности, а „водоходцами" — прочіе члены экипажа, обязанные исправлять всякую вообще работу на суднѣ; но то и другое названіе употребляется и въ болѣе широкомъ смыслѣ—для означенія вообще членовъ нанимаемаго корабельщикомъ судового экипажа (ст. 243, примѣч.).

(напр., по установленію размѣра вознагражденія), не должны переступать тѣхъ полномочій, которыя на этотъ предметъ даны судохозяиномъ. Если установленныя въ таковомъ полномочіи основанія неподходящи, то капитану при такихъ условіяхъ не слѣдовало брать на себя обязанностей капитана; а если онъ счелъ ихъ достаточными и, при всемъ томъ, полномочіе нарушилъ,—все то, въ чемъ онъ полномочіе нарушилъ, ему придется взять на свой счетъ.

Дисциплинарная власть.

Возложивъ на обязанность корабельщика поступать съ членами экипажа милостиво и кротко, подавая имъ примѣръ добронравія, добраго поведенія, трезвости, трудолюбія и похвальнаго исполненія своихъ обязанностей (ст. 274), нашъ Уставъ Торговый пытается обезпечить корабельщику должное послушаніе и повиновеніе со стороны его подчиненныхъ. Такъ, по буквѣ ст.ст. 259 и 261, корабельные служители и водоходцы обязаны повиноваться и оказывать послушаніе при исполненіи своей должности какъ корабельщику, такъ и непосредственнымъ его помощникамъ, подъ страхомъ уголовной отвѣтственности [1]. За угрозы и обиды, нанесенныя капитану, члены экипажа подвергаются усиленнымъ наказаніямъ сравнительно съ наказаніями, полагающимися за совершеніе таковыхъ проступковъ по отношенію къ частнымъ лицамъ (Уложеніе о Наказ., ст. 1263). Если членъ экипажа учинитъ во время пути возмущеніе или мятежъ, то корабельщикъ долженъ, по прибытіи къ мѣсту назначенія, принести жалобу въ россійскомъ портѣ — общеустановленнымъ порядкомъ, а за границей—россійскому консулу, который, по изслѣдованіи обстоятельствъ дѣла, опредѣляетъ наказаніе. Равнымъ образомъ жалоба можетъ быть представлена капитаномъ командиру русскаго военнаго корабля, если послѣдній встрѣтится на пути (ст. 282).

II. Положеніе капитана по отношенію къ судохозяину и грузохозяевамъ.

а) По отношенію къ судохозяину.

Капитанъ, само собой разумѣется, можетъ быть и судо-

[1]) Въ случаяхъ болѣе важныхъ, виновные подлежатъ аресту на время отъ семи дней до трехъ мѣсяцевъ (Уложеніе о Наказ., ст. 1261 по Прод. 1906 г.). Допускавшееся прежде право тѣлеснаго наказанія матросовъ (согласно ст.ст. 281 и 282 Устава Торговаго изд. 1893 г.) отмѣнено Высочайшимъ манифестомъ 11 авг. 1904 г., I, 2.

хозяиномъ. Буде-же это—лица различныя, то по отношенію къ судохозяину капитанъ является, съ одной стороны, уполномоченнымъ въ предѣлахъ, установленныхъ закономъ и морской практикой, а съ другой—лицомъ, находящимся въ условіяхъ личнаго найма; этимъ двоякимъ положеніемъ опредѣляются и отдѣльныя детали отношеній капитана къ судохозяину. Согласно съ симъ мы разсмотримъ отношенія капитана къ судохозяину какъ его уполномоченнаго и, затѣмъ, какъ лица, находящагося у него въ условіяхъ личнаго найма.

Положеніе капитана какъ уполномоченнаго судохозяина.

Положеніе капитана какъ уполномоченнаго судохозяина опредѣляется слѣдующими свойствами.

Понятіе судохозяина.

Судохозяиномъ можетъ быть не только собственникъ судна, но и иное лицо, получившее право на положеніи хозяина распоряжаться судномъ съ извѣстною цѣлью, въ данномъ случаѣ—съ цѣлью эксплоатаціи судна для морской перевозки товаровъ или иного груза, а также пассажировъ, съ правомъ снаряжать судно, приглашать и увольнять капитана и судовую команду и т. п. Нашъ законъ въ этомъ смыслѣ не различаетъ—кто стоитъ во главѣ даннаго предпріятія. Да оно и понятно: въ сферѣ возникающихъ въ связи съ морскимъ судоходствомъ правоотношеній [1]), конечно, имѣетъ значеніе не основаніе права пользованія судномъ, не то обстоятельство—кому принадлежитъ судно, а то—кто стоитъ во главѣ данной экспедиціи по транспортированію морскимъ путемъ, и за счетъ кого она предпринимается. Въ виду отсутствія въ русской законодательной терминологіи самостоятельныхъ названій для обозначенія указанныхъ двухъ понятій (такъ какъ законъ употребляетъ терминъ „хозяинъ корабля“ для обозначенія какъ собственника судна, такъ и лица, только владѣющаго судномъ ради морского судоходства),—мы будемъ употреблять терминъ „хозяинъ судна“ или „судохозяинъ“ по отношенію къ лицу, за свой

[1]) Къ таковымъ правоотношеніямъ нельзя причислить отношеній по продажѣ или закладу судна. Продажа и закладъ судна могутъ быть совершаемы только собственникомъ судна. Но судохозяинъ, не обладающій правомъ собственности на судно, въ состояніи, по принципамъ морского права, предоставить судно въ обезпеченіе при заключеніи займа для нуждъ плаванія.

счетъ снарядившему судно къ плаванію и пользующемуся имъ для этой цѣли, безразлично—принадлежитъ ему судно на правѣ собственности, или по найму, а „собственникомъ судна“ будемъ называть лицо, обладающее правомъ собственности на судно—насколько это лицо не имѣетъ отношенія до организаціи экспедиціи по морскому транспорту. При этомъ, для возникающихъ изъ судоходства правоотношеній не представляетъ значенія—хозяинъ судна ведетъ свои дѣла самъ непосредственно, или чрезъ уполномоченнаго, называемаго въ этомъ случаѣ „корреспондентомъ“, а равно—исполняетъ обязанности капитана судна онъ самъ, или поручаетъ это иному лицу. Главой предпріятія остается во всякомъ случаѣ хозяинъ судна, составляетъ-ли судно его собственность, или нѣтъ; и обращающіеся къ услугамъ судна грузоотправители или пассажиры имѣютъ дѣло съ хозяиномъ судна какъ другой стороной заключаемыхъ ими договоровъ, хотя фактически и заключили-бы ихъ съ капитаномъ. Отсюда вытекаетъ отвѣтственность судохозяина за, связанныя съ исполненіемъ служебныхъ обязанностей, дѣйствія капитана и иныхъ членовъ судового экипажа, буде они нарушатъ интересы третьихъ лицъ. Эта отвѣтственность падаетъ такимъ образомъ и на судохозяина, не обладающаго правомъ собственности на судно, при чемъ взысканія на почвѣ такой отвѣтственности могутъ быть обращены даже на самое судно; безъ этого послѣдняго условія третьи лица не стали-бы входить ни въ какія сдѣлки съ таковымъ судохозяиномъ, ни съ нимъ непосредственно, ни чрезъ посредство капитана. Такъ, еще по воззрѣніямъ римскаго права, капитанъ игралъ роль не только руководителя судна, но и уполномоченнаго судохозяина, соотвѣтственно съ чѣмъ судохозяинъ являлся отвѣтственнымъ за дѣйствія капитана, совершонныя имъ въ связи съ даннымъ ему порученіемъ представлять собою судохозяина, при этомъ безразлично — происходили они въ мѣстѣ жительства судохозяина, или нѣтъ. Въ послѣдующее время этотъ принципъ отвѣтственности судохозяина за дѣйствія капитана нѣсколько видоизмѣнился: съ одной стороны, въ смыслѣ его расширенія, а съ другой—въ смыслѣ суженія. Расширеніе произошло въ виду установленія отвѣтственности не только за дѣйствія, совершонныя капитаномъ

Отвѣтственность судохозяина за дѣйствія капитана;

за судохозяина въ качествѣ его представителя, но и за дѣйствія, предпринимаемыя капитаномъ въ интересахъ поддержанія судна или обезпеченія безопасности и успѣховъ экспедиціи вообще; а суженіе—въ виду установленія отвѣтственности судохозяина только за дѣйствія, совершонныя капитаномъ внѣ мѣстожительства судохозяина, при чемъ подъ этимъ мѣстожительствомъ разумѣется или личное мѣстожительство судохозяина, или мѣсто приписки судна (въ послѣднемъ случаѣ не имѣетъ значенія—находится здѣсь личное мѣстожительство судохозяина, или нѣтъ).

Въ частности, наше законодательство ограничиваетъ отвѣтственность судохозяина опредѣленіемъ, что „находясь въ мѣстѣ жительства хозяина корабля или его уполномоченнаго корреспондента, корабельщикъ не въ правѣ безъ ихъ вѣдома и согласія дѣлать расходъ на починку корабля, также на покупку парусовъ, канатовъ, якорей и прочихъ принадлежностей; равнымъ образомъ, онъ не въ правѣ договариваться о предпринятіи пути, не испросивъ предварительно ихъ согласія“ (ст. 218) [1].

ея предѣлы.

Сообразно указанному принципу отвѣтственности судохозяина за дѣйствія капитана,—сдѣланные послѣднимъ, внѣ установленныхъ закономъ ограниченій, долги ради судна или продолженія экспедиціи падаютъ на судохозяина; какъ равно на него падаютъ послѣдствія заключенныхъ корабельщикомъ сдѣлокъ, насколько послѣдній ихъ совершилъ въ качествѣ представителя судохозяина; вознагражденіе за причиненный, при исполненіи обязанностей, прочими членами экипажа ущербъ кому-либо на томъ-же основаніи также ложится на хозяина судна [2]). Но во вниманіе къ исключительнымъ условіямъ морского транспорта, законодательства постепенно стали допускать въ нѣкоторыхъ случаяхъ ограниченіе отно-

---

[1]) Изложенное постановленіе, конечно, не должно отражаться на тѣхъ дѣйствіяхъ капитана, которыя составляютъ его обязанность.

[2]) Члены экипажа состоятъ служащими судохозяина, а потому за ущербъ, нанесенный ихъ дѣйствіями въ качествѣ таковыхъ, судохозяинъ долженъ отвѣчать; но онъ не отвѣчаетъ за совершонныя ими сдѣлки, кромѣ сдѣлокъ, заключаемыхъ капитаномъ, такъ какъ уполномоченнымъ по совершенію сдѣлокъ является только капитанъ, а не прочіе члены экипажа.

сящейся сюда отвѣтственности судохозяина. Дѣйствительно, въ большинствѣ случаевъ хозяинъ не плаваетъ на своемъ суднѣ и не имѣетъ на немъ своего уполномоченнаго корреспондента; а между тѣмъ втеченіе плаванія приходится заключать и выполнять немало разнаго рода сдѣлокъ, связанныхъ съ коммерческимъ судоходствомъ и расчитанныхъ на обезпеченіе или успѣха экспедиціи, или ея безопасности, или поддержанія самаго судна. Приходится поэтому поручать исполненіе относящихся сюда операцій капитану, дѣятельность котораго въ этомъ отношеніи не только направлять, но даже и проконтролировать нерѣдко бываетъ невозможно, не говоря уже о случаяхъ замѣны въ пути, безъ непосредственнаго участія судохозяина, одного капитана другимъ (напр., вслѣдствіе болѣзни или смерти первоначальнаго капитана). Въ послѣдняго рода случаяхъ новый капитанъ долженъ иногда прибѣгнуть къ заключенію необходимыхъ сдѣлокъ не имѣя возможности выждать относящихся сюда инструкцій судохозяина. О нецѣлесообразности и недобросовѣстности дѣйствій капитана свѣдѣнія достигаютъ до судохозяина подчасъ лишь тогда, когда уже нельзя устранить потерь и убытковъ. Въ виду изложенныхъ соображеній, стали приходить къ мысли, что торговый флотъ, при присущей мореплаванію рискованности, не можетъ успѣшно развиваться, если къ отвѣтственности судохозяевъ за вредъ и убытки, причиненные третьимъ лицамъ дѣйствіями капитана и прочихъ членовъ экипажа, примѣнять общее правило, въ силу котораго полагается отвѣчать всѣмъ своимъ имуществомъ за ущербъ, причиненный дѣйствіями нанятыхъ лицъ. Въ связи съ симъ издавна, въ противоположность постановленіямъ римскаго права, началъ находить примѣненіе принципъ ограниченія отвѣтственности судохозяина цѣнностью судна съ присоединеніемъ къ ней фрахтовыхъ денегъ [1]). Буде

[1]) Такіе предѣлы отвѣтственности объясняются отчасти средневѣковой формой морского товарищества (accomenda), при которой купцы, ввѣрявшіе капитану капиталы для морской экспедиціи, отвѣчали только своимъ вкладомъ, изъ каковыхъ предѣловъ отвѣтственности произошло и право „абандона“ (о чемъ рѣчь будетъ впослѣдствіи); отчасти-же— тѣмъ, что третье лицо, вступая по судну въ сдѣлку съ капитаномъ, судохозяина обыкновенно не знаетъ, а равно не знаетъ и того, есть-ли

судохозяинъ не состоитъ собственникомъ судна,—отвѣтственность его въ размѣрѣ цѣнности судна слагалась на собственника послѣдняго, такъ какъ таковой судохозяинъ является для третьихъ лицъ какъ-бы уполномоченнымъ собственника судна. Въ послѣдующее время законодательства формулировали указанный принципъ въ смыслѣ безграничной отвѣтственности судохозяина, но съ предоставленіемъ ему права отказаться, въ пользу кредиторовъ, отъ судна и фрахтовыхъ денегъ съ цѣлью огражденія прочаго своего имущества отъ взысканій по обязательствамъ, втеченіе плаванія добровольно принятымъ на себя капитаномъ, или являющимся результатомъ упущеній въ его дѣятельности. Такого начала придерживались Ordonnance sur la Marine 1681 г., а также прусское Allgemeines Landrecht. Дѣйствующія-же законодательства или высказываютъ положеніе, что относящаяся сюда отвѣтственность судохозяина ограничивается по общему правилу только цѣнностью даннаго судна съ фрахтовой суммой; или-же, наоборотъ, признаютъ принципъ неограниченной отвѣтственности судохозяина, но предоставляютъ ему—одни законодательства по его усмотрѣнію и во всѣхъ случаяхъ, а другія въ опредѣленныхъ ими случаяхъ — право ограничиться въ отношеніи удовлетворенія претензій кредиторовъ въ однѣхъ странахъ уступкой самаго судна и фрахта (право абандона), а въ другихъ — размѣрами цѣнности судна одного или вмѣстѣ съ фрахтомъ.

Наше право.

Что касается до нашего законодательства, то оно въ видѣ общаго правила признаетъ неограниченную отвѣтственность судохозяина за дѣйствія капитана, совершонныя имъ въ качествѣ представителя судохозяина. На этой почвѣ отвѣтственность судохозяина является самостоятельной, какъ

у послѣдняго иное кромѣ судна имущество, по каковой причинѣ, предполагается, оно на случай какихъ-либо претензій имѣетъ въ виду только судно съ заработаннымъ имъ фрахтомъ и, очевидно, лишь этимъ имуществомъ измѣряетъ кредитоспособность своего контрагента и на это имущество, если потребуется, обратитъ свои претензіи. Съ другой стороны, появленіе большихъ судовъ, обладавшихъ большою цѣнностью, создавало достаточное обезпеченіе интересовъ кредиторовъ, несмотря на ограниченіе отвѣтственности судохозяина лишь цѣнностью судна съ фрахтомъ.

всякаго представляемаго за дѣйствія представителя. Судохозяинъ отвѣчаетъ даже за дѣйствія капитана дефектнаго характера; но въ этомъ случаѣ, впрочемъ, только субсидіарно и въ ограниченномъ размѣрѣ. Именно, по ст. 240, хозяинъ пароходнаго или другого судна отвѣтствуетъ за вредъ и убытки, причиненные невѣрностью, или нечестностью, или-же недостаткомъ искусства и знанія корабельщика, какъ равно за происшедшіе отъ неосторожности или упущеній съ его стороны, „когда самъ корабельщикъ оказывается къ тому несостоятельнымъ". Но хозяинъ нанятаго подъ грузъ судна можетъ, въ случаѣ падающаго на него въ силу только-что приведенной статьи взысканія, „освободиться отъ всякой дальнѣйшей отвѣтственности уступкою своего корабля и полученныхъ имъ или слѣдующихъ къ полученію за тотъ рейсъ фрахтовыхъ денегъ; онъ ни въ какомъ случаѣ не подвергается отвѣтственности за вредъ или убытки, корабельщикомъ его причиненные, сверхъ суммы, равной цѣнѣ корабля его, съ присоединеніемъ къ оной и фрахтовыхъ, полученныхъ имъ, или слѣдующихъ ему за тотъ рейсъ денегъ" (ст. 241) [1]. Слѣдовательно, судя по редакціи второй половины этой статьи, приходится прійти къ заключенію, что судохозяину, буде онъ пожелаетъ воспользоваться ограниченною отвѣтственностью, предоставляется на выборъ или уступить свое судно съ фрахтовыми деньгами, или-же уплатить вмѣсто судна, соотвѣтствующую его цѣнности, сумму денегъ. Если судно принадлежитъ нѣсколькимъ сохозяевамъ, то за каждымъ изъ нихъ слѣдуетъ признать право на уступку причитающейся ему части въ цѣнности судна и во фрахтовомъ вознагражденіи въ цѣляхъ сложить съ себя дальнѣйшую отвѣтственность передъ кредиторами. Свыше указанныхъ предѣловъ не идетъ отвѣтственность судохозяина, безразлично — состоитъ онъ собственникомъ судна, или нѣтъ.

Означенное ограниченіе отвѣтственности судохозяина не должно имѣть мѣста при удовлетвореніи хозяиномъ буксирующаго судна претензій за вредъ и убытки, причиненные

---

[1] Ср. ст. 1213 Уложенія о Наказ., не согласованную съ постановленіемъ ст. 241 Устава Торговаго.

буксируемымъ судамъ, такъ какъ ст. 242 Устава Торговаго постановляетъ, что хозяинъ буксирующаго пароходнаго или иного судна, мореходнаго или рѣчного, въ случаѣ падающаго на него по статьямъ 240 и 241 взысканія, обязанъ вознаградить за вредъ и убытки, нанесенные буксируемымъ судамъ также незнаніемъ, неисправностью, невѣрностью или нечестностью корабельщика, „безъ всякаго ограниченія въ слѣдующей на сіе вознагражденіе суммѣ". Вознагражденіе въ этомъ случаѣ, по разъясненію Сената, подлежитъ взысканію съ хозяина буксирующаго судна, съ одной стороны, лишь субсидіарно (т. е. въ случаѣ несостоятельности капитана) [1]), а съ другой—независимо отъ того, принята или нѣтъ хозяиномъ судна на себя отвѣтственность за цѣлость груза [2]). Равнымъ образомъ представляетъ несомнѣнное исключеніе изъ примѣненія принципа ограниченной отвѣтственности случай причиненія вреда или убытка вслѣдствіе смерти или поврежденія въ здоровьѣ, предусмотрѣнный въ ст. 683 Законовъ Гражданскихъ, такъ какъ эта статья касается также морского плаванія и не устанавливаетъ ограниченной отвѣтственности [3]). Что-же касается до принятаго изъ чувства гуманности нѣкоторыми, признающими ограниченную отвѣтственность судохозяина, иностранными законодательствами положенія, что слѣдующее судовому экипажу жалованье должно быть во всякомъ случаѣ уплачено сполна, хотя-бы члены экипажа были наняты капитаномъ безъ вѣдома судохозяина, то это положеніе не раздѣляется нашимъ законодательствомъ: по нашему праву, ограниченная отвѣтственность судохозяина имѣетъ въ подлежащихъ случаяхъ мѣсто, хотя-бы вслѣдствіе этого не оказалось уплаченнымъ жалованье членамъ судового экипажа, получающимъ, по нашему закону, жалованье изъ фрахтовыхъ денегъ (ст.ст. 284 и 285).

Условія наступленія отвѣтственности.

Когда-же, спрашивается, наступаетъ отвѣтственность судохозяина за дѣйствія капитана? Въ отвѣтъ на этотъ вопросъ слѣдуетъ сказать, что, анализируя высказанныя на-

---

1) Рѣш. Гражд. Кассац. Д-та за 1899 г. № 69.

2) Рѣш. 4-го Д-та за 1873 г. № 1179.

3) Подробности см. ниже, при изложеніи обязанностей судохозяина.

шимъ Уставомъ Торговымъ положенія, а также руководствуясь данными судебной практики и воззрѣніями доктрины, приходится прійти къ заключенію, что отвѣтственнымъ лицомъ за вредъ и убытки, причиненные по винѣ капитана, является прежде всего онъ самъ, т. е. капитанъ, и на собственника судна отвѣтственность переходитъ только въ случаѣ несостоятельности капитана [1]). Иными словами: искъ о вознагражденіи за вредъ и убытки долженъ быть обращенъ сперва на корабельщика, и только если при исполненіи судебнаго рѣшенія окажется его несостоятельность [2]),—къ отвѣтственности привлекается и судохозяинъ, разумѣя подъ нимъ собственника судна, а не „лицо, въ завѣдываніи и распоряженіи котораго корабль находится", какъ это выяснилъ Сенатъ [3])—очевидно, въ цѣляхъ создать гарантію возникающимъ претензіямъ [4]). Затѣмъ, для перенесенія отвѣтственности капитана на собственника судна нужно, чтобы претензіи кредиторовъ возникали изъ дѣйствій корабельщика, бывшихъ необходимыми и во всякомъ случаѣ относящихся къ исправленію имъ своей должности, такъ какъ корабельщикъ можетъ быть разсматриваемъ повѣреннымъ судохозяина лицомъ только въ сферѣ его дѣйствій какъ корабельщика; буде нѣтъ у него спеціальной довѣренности,—въ прочихъ своихъ дѣйствіяхъ корабельщикъ есть лицо частное, и отвѣтственность за эти дѣйствія, очевидно, совсѣмъ не можетъ падать на судохозяина. Рѣшеніями Сената выяснено, что шкиперъ является повѣреннымъ судохозяина лишь въ управленіи судномъ,

---

[1]) Рѣш. 4-го Д-та Правит. Сената за 1891 г. № 869; рѣш. Гражд. Кассац. Д-та за 1887 г. № 96.

[2]) Въ данномъ случаѣ идетъ рѣчь о несостоятельности фактической, а не юридической; иначе при взысканіи менѣе 1.500 р. пришлось-бы признать, что судохозяинъ не отвѣтственъ, такъ какъ по искамъ до этой суммы корабельщикъ не можетъ быть признанъ несостоятельнымъ юридически, т. е. судебнымъ порядкомъ.

[3]) Рѣш. Гражд. Кассац. Д-та за 1878 г. № 264.

[4]) Считаемъ нужнымъ напомнить, что изложенный порядокъ взысканія, на практикѣ въ большинствѣ случаевъ лишь влекущій излишнюю проволочку времени, касается только случаевъ ограниченной отвѣтственности судохозяина, а не иныхъ; въ послѣдняго рода случаяхъ судохозяинъ отвѣчаетъ не субсидіарно, а непосредственно.

заключенiи фрахтовыхъ договоровъ да полученiи фрахтовыхъ денегъ, но не въ сдѣлкахъ, совершенно не касающихся управленiя судномъ [1]). Съ другой-же стороны, Сенатъ призналъ, что корабельщикъ, по общему смыслу законовъ о корабельщикахъ, является законнымъ представителемъ судохозяина, имѣющимъ право судебнымъ порядкомъ охранять и защищать интересы своихъ судохозяевъ и хозяевъ ввѣреннаго ему груза, безъ уполномочiя на это особою довѣренностью [2]). Когда предпринятiе тѣхъ или другихъ дѣйствiй бываетъ результатомъ лишь извѣстныхъ условiй,— нужна наличность этихъ условiй, чтобы признать переходъ отвѣтственности за совершонныя капитаномъ дѣйствiя на судохозяина. Поэтому и третьи лица при заключенiи сдѣлокъ съ капитаномъ должны освѣдомиться о наличности условiй, вызывающихъ ту или другую сдѣлку, если не желаютъ рисковать, что отвѣтственнымъ передъ ними лицомъ окажется единственно капитанъ. Что-же касается до цѣлесообразности употребленiя добытыхъ капитаномъ при помощи сдѣлки средствъ денежныхъ или иныхъ, то третьи лица въ этомъ отношенiи, конечно, не могутъ слѣдить, и потому это обстоятельство не должно влiять на отвѣтственность судохозяина; оно можетъ касаться лишь расчетовъ между капитаномъ и судохозяиномъ. Равнымъ образомъ нельзя считать обязанностью третьихъ лицъ взвѣшивать—нѣтъ ли у капитана иныхъ, болѣе удобныхъ, средствъ удовлетворенiя возникшихъ потребностей. Съ другой стороны, спецiальныя ограниченiя въ какомъ-либо смыслѣ полномочiя капитана насчетъ заключенiя имъ сдѣлокъ должны имѣть значенiе по отношенiю къ соотвѣтствующему ограниченiю отвѣтственности судохозяина лишь въ случаѣ, если такiя ограниченiя были извѣстны третьимъ лицамъ, заключившимъ сдѣлки съ капитаномъ несмотря на наличность отсутствiя у него подлежащаго полномочiя. Обязанность доказательства, что третьи лица имѣли объ этомъ свѣдѣнiя, падаетъ, конечно, на судохозяина, желающаго освободиться отъ отвѣтственности.

Согласно съ симъ и ограниченiе отвѣтственности судо-

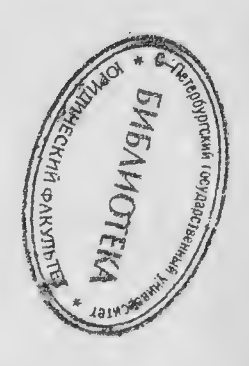
---

[1]) Рѣш. 4-го Д-та: за 1879 г. № 1487, за 1897 г. № 273.

[2]) Рѣш. того-же Д-та: за 1880 г. № 1366, за 1887 г. № 1497.

хозяина уступкою судна съ фрахтовыми деньгами или уплатою, вмѣсто судна, соотвѣтствующей суммы денегъ—возможно лишь при условіи возникновенія претензій кредиторовъ по дѣйствіямъ корабельщика въ качествѣ капитана судна, иначе-же, т. е. по отношенію къ прочимъ дѣйствіямъ, если капитанъ функціонировалъ безъ довѣренности судохозяина, —послѣдній совсѣмъ не отвѣчаетъ, а въ противномъ случаѣ онъ отвѣчаетъ неограниченно, подобно тому, какъ онъ обязанъ отвѣчать за свои собственныя дѣйствія. Сюда-же долженъ быть отнесенъ случай, когда судохозяинъ далъ корабельщику спеціальное порученіе предпринять то или другое дѣйствіе, хотя-бы и входящее вообще въ кругъ обыкновенной компетенціи корабельщика; или если спеціально поручился въ выполненіи того или другого принятаго корабельщикомъ на себя обязательства, или таковое обязательство одобрилъ (утвердилъ). Въ этихъ случаяхъ, само собою разумѣется, отвѣтственнымъ лицомъ за гражданскія послѣдствія такого рода дѣйствій долженъ быть судохозяинъ, такъ какъ вышеизложенныя основанія для ограниченія его отвѣтственности, при такихъ условіяхъ, не могутъ найти примѣненія. Съ указанными случаями, конечно, не совпадаетъ случай дачи капитану вообще полномочія совершать тѣ или другія дѣйствія для удовлетворенія той или иной потребности, возникающей во время пути; или случай общаго признанія заключенныхъ корабельщикомъ сдѣлокъ. Точно также нѣтъ основанія для ограниченія отвѣтственности судохозяина, когда сдѣлка по судну и плаванію не была исполнена по винѣ самого судохозяина.

За отсутствіемъ въ законѣ указаній насчетъ срока обнаруженія судохозяиномъ желанія уступить кредиторамъ судно, приходится признать этотъ срокъ неограниченнымъ —вплоть до обнаруженія со стороны судохозяина отказа воспользоваться правомъ уступить судно, напр., въ виду предпринятія имъ, на этомъ-же суднѣ, новой экспедиціи, или начала уплаты по обязательствамъ. Слѣдовательно, возможна уступка судна даже по окончаніи судебнаго процесса по привлеченію судохозяина къ отвѣтственности. Формы обнаруженія рѣшенія воспользоваться правомъ уступки судна какъ въ нашемъ, такъ и большинствѣ иностранныхъ законодательствъ не указывается.



Случай, когда судохозяинъ самъ состоитъ капитаномъ.

Но, спрашивается, при признаніи ограниченной отвѣтственности за заключающія въ себѣ признаки преступности, неосторожности или недостатка профессіональныхъ знаній дѣйствія капитана, можетъ-ли пользоваться ею судохозяинъ и въ случаѣ, если онъ самъ исполняетъ обязанности капитана?—Имѣя въ виду, что льгота для судохозяина въ смыслѣ ограниченія его отвѣтственности установлена главнымъ образомъ въ виду фактической невозможности ему слѣдить за дѣйствіями капитана,—въ случаѣ исполненія должности послѣдняго самимъ судохозяиномъ признаніе ограниченной отвѣтственности, очевидно, не имѣло-бы вышеуказаннаго основанія. Поэтому нельзя не высказаться за положеніе, что разъ судохозяинъ самъ исполняетъ обязанности капитана,—всѣ совершонныя имъ въ качествѣ капитана и причинившія ущербъ дѣйствія должны влечь неограниченную по нимъ отвѣтственность.

На какое судно распространяется отвѣтственность

При ограниченіи отвѣтственности судохозяина въ смыслѣ разрѣшенія ему уступить свое судно съ фрахтовыми деньгами въ пользу кредиторовъ, со сложеніемъ съ себя дальнѣйшей отвѣтственности, подъ судномъ слѣдуетъ разумѣть лишь то судно, со свойственными ему принадлежностями, изъ-за котораго возникло данное обязательство, не касаясь, слѣдовательно, иныхъ судовъ, могущихъ принадлежать тому-же самому хозяину. Если вмѣсто судна вносится его цѣнность, выраженная въ деньгахъ, то опредѣленіе размѣровъ денежной отвѣтственности должно происходить по состоянію судна въ данный моментъ; а потому, буде судно погибло, отвѣтственность можетъ пасть до нуля [1]). Подъ фрахтовыми-же деньгами слѣдуетъ понимать сумму, образующуюся изъ внесенной или подлежащей внесенію платы за перевозку груза и людей за рейсъ, втеченіе котораго совершено дѣйствіе, повлекшее отвѣтственность. Само собою разумѣется,

и на какія фрахтовыя деньги?

[1]) Впрочемъ, нашъ Сенатъ высказалъ, что касающіяся ограниченія отвѣтственности судохозяина статьи Устава Торговаго не даютъ судохозяину права ограничиться уступкою такого судна, котораго уже не существуетъ (рѣш. Угол. Кассац. Д-та за 1896 г. № 4). Равнымъ образомъ нашъ законъ не содержитъ основаній для разрѣшенія вопроса о томъ—кому принадлежитъ право на страховое вознагражденіе за погибшее при такихъ условіяхъ судно.

если на суднѣ перевозится грузъ, принадлежащій самому судохозяину, въ такомъ случаѣ размѣръ слѣдующаго въ пользу кредиторовъ фрахта опредѣляется по обычной нормѣ. Не можетъ подлежать сомнѣнію, что указанное опредѣленіе понятія фрахтовыхъ денегъ не касается взаимныхъ расчетовъ между собственникомъ судна, лицомъ, нанявшимъ послѣднее для экспедиціи, и грузоотправителями: по заключаемымъ между ними фрахтовымъ сдѣлкамъ можетъ быть требуема фрахтовая плата и за предшествующіе рейсы.

Положеніе капитана какъ находящагося въ условіяхъ личнаго найма.

Положеніе-же капитана какъ находящагося по отношенію къ судохозяину въ условіяхъ личнаго найма опредѣляется ролью капитана въ качествѣ лица, принявшаго на себя обязанность вести судно втеченіе данной экспедиціи, или втеченіе цѣлой совокупности экспедицій, устанавливаемой ихъ числомъ или продолжительностью времени службы.

Избраніе капитана;

Капитанъ избирается или собственникомъ судна, или лицомъ, которое экипируетъ судно для экспедиціи. Согласно ст. 206 нашего Устава Торговаго, „избраніе корабельщика зависитъ отъ воли хозяина корабля; а если корабль принадлежитъ общимъ хозяевамъ, то для опредѣленія корабельщика требуется общее ихъ согласіе". Исключеніемъ является, происшедшій въ иностранномъ портѣ, случай смерти или тяжкой болѣзни капитана, когда въ исполненіе его обязанностей можетъ вступить новое лицо и безъ выраженнаго на то согласія судохозяина или судохозяевъ, каковое въ данномъ случаѣ, при неотложности отхода судна изъ порта, замѣняется распоряженіемъ россійскаго консула [1]); какъ равно случай, если будетъ въ иностранныхъ водахъ обнаружено дурное поведеніе капитана, вслѣдствіе чего окажется невозможнымъ ему ввѣрить дальнѣйшее начальство надъ судномъ, при каковомъ условіи россійскій консулъ имѣетъ право отнять у такого капитана команду и замѣнить его другимъ лицомъ, пользующимся довѣріемъ [2]).

Само собою разумѣется, разъ закономъ установлены опредѣленныя условія для занятія должности капитана,—вы-

---

[1]) Уставъ Консульскій, ст. 74.

[2]) Тамъ-же, ст. 103.

боръ капитана долженъ быть произведенъ изъ лицъ, удовлетворяющихъ этимъ условіямъ. Такъ и у насъ корабельщикъ при своемъ опредѣленіи долженъ представить дипломъ на судоводительское званіе, или дипломъ на званіе шкипера (ст. 207).

форма договора

Условія найма, по нашему закону, излагаются въ письменномъ договорѣ (ст.ст. 209 и 210), составляемомъ въ двухъ экземплярахъ, для обмѣна между сторонами, и совершаемомъ нотаріальнымъ порядкомъ (ст. 214). Словесный договоръ, конечно, долженъ имѣть такую-же обязательную силу, какъ и письменный, и можетъ быть признанъ судомъ, но только при условіи, если онъ не будетъ оспариваемъ другою стороной; содержаніе-же его, при спорахъ, можетъ устанавливаться свидѣтельскими показаніями [1]). Но за принятіе капитана безъ письменнаго договора судохозяинъ подвергается штрафу [2]). Требованіе письменной формы договора объясняется тѣмъ, что капитанъ судна обыкновенно нанимается на продолжительное время, что капитану приходится дѣйствовать на сторонѣ, вдали отъ мѣста приписки судна или пребыванія судовладѣльца, и что договорныя отношенія между капитаномъ и судохозяиномъ довольно сложны. Во вниманіе къ этому и необходимо установить для даннаго договора форму болѣе прочную, чѣмъ словесная.



и содержаніе;

Что-же касается содержанія, то договоръ съ капитаномъ заключается на основаніи: a) общихъ узаконеній о договорѣ личнаго найма, b) особыхъ постановленій морского торговаго права и c) случайныхъ условій, принятыхъ сторонами (ст. 212). При этомъ законъ перечисляетъ тѣ наиболѣе существенные элементы содержанія, которые обязательно должны быть выражены въ договорѣ, такъ какъ иначе договоръ не удовлетворилъ-бы той цѣли, ради которой онъ совершается, именно — цѣли предупрежденія недоразумѣній по предмету установленія и истолкованія взаимныхъ отношеній сторонъ. Такъ, въ договорѣ должно быть указано: 1) что ввѣряется корабельщику начальство надъ судномъ,

---

[1]) Рѣш. Гражд. Кассац. Д-та Правит. Сената за 1878 г. № 106.

[2]) Уложеніе о Наказ., ст. 1213.

надъ людьми, находящимися на послѣднемъ въ качествѣ судового экипажа, и надъ грузомъ, на немъ помѣщеннымъ; 2) какая назначена корабельщику плата; 3) какія предоставляются ему выгоды, помимо опредѣленнаго вознагражденія; 4) какія ему даются полномочія по хозяйственной части, т. е. насчетъ производства расходовъ и веденія экономіи судна вообще; и, наконецъ, 5) какія распоряженія разрѣшается ему дѣлать по эксплоатаціи самаго судна, т. е относительно выбора пути, отдачи судна въ наемъ и пр. (ст. 213). Къ категоріи же случайныхъ условій слѣдуетъ между прочимъ причислить и предоставленіе корабельщику права имѣть участіе въ корабельномъ грузѣ (ст. 211); безъ этого условія капитанъ не можетъ брать за свой счетъ грузовъ къ перевозкѣ. По своему существу, договоръ съ капитаномъ есть договоръ возмездный; поэтому, если-бы въ договорѣ не значилось условія о вознагражденіи, — послѣднее пришлось-бы опредѣлить по обычаю, принимая во вниманіе обстановку данной экспедиціи.

Отчетность.

Для обезпеченія возможнаго контроля за дѣятельностью капитана въ пути, а также для полученія свѣдѣній относительно состоянія судна съ грузомъ, устанавливается опредѣленный порядокъ отчетности капитана. Такъ, по нашему закону, „корабельщикъ обязанъ вести вѣрный и порядочный счетъ: 1) деньгамъ, которыя принимаетъ отъ хозяина или хозяевъ для корабля; 2) провознымъ деньгамъ и барышамъ, которые получитъ въ иностранномъ мѣстѣ; 3) деньгамъ, какія онъ отсылаетъ къ хозяину или начальному товарищу, а также и тѣмъ, какія на счетъ ихъ занимаетъ; 4) издержкамъ, произведеннымъ на кораблѣ, съ подробнымъ означеніемъ предметовъ расхода, а равно выдачамъ провіанта“ (ст. 235). Кромѣ того, согласно ст. 238, „по совершеніи каждаго пути, корабельщикъ обязанъ представить хозяину корабля или начальному товарищу надлежащій отчетъ о всѣхъ своихъ дѣйствіяхъ, до управленія ввѣреннаго ему корабля относящихся, а вмѣстѣ съ тѣмъ книги, счеты и квитанціи, и учинить съ ними вѣрный расчетъ прежде, нежели получитъ плату“.

Прекращеніе договорныхъ отношеній;

Договоръ съ капитаномъ прекращается за окончаніемъ экспедиціи, во главѣ которой онъ состоялъ, а также, естественно, за смертью капитана, за гибелью судна [1]), если ка-

[1]) Сюда-же относятся случаи признанія судна призомъ, захвата судна морскими разбойниками и т. п,

питанъ былъ приглашенъ для веденія исключительно этого судна, за наступленіемъ иныхъ обстоятельствъ, дѣлающихъ невозможнымъ продолженіе плаванія, и за истеченіемъ времени, на которое капитанъ былъ нанятъ, т. е. за истеченіемъ срока договора (насколько этотъ срокъ не истекаетъ ранѣе окончанія предпринятаго плаванія). Кромѣ того, при извѣстныхъ условіяхъ, судохозяину предоставляется право и по своему личному усмотрѣнію прекратить дѣйствіе договора съ капитаномъ—во вниманіе къ соображенію, что судохозяинъ долженъ обладать возможностью своевременно прекратить несоотвѣтствующую его расчетамъ дѣятельность капитана, могущую, вслѣдствіе предоставленныхъ послѣднему полномочій, нанести подчасъ непоправимый вредъ интересамъ судохозяина. Такъ и у насъ, ст. 239 Устава Торговаго даетъ хозяину судна право, „буде корабельщикъ окажется невѣренъ, нечестенъ, неискусенъ, или замѣченъ будетъ въ безпорядкахъ, противныхъ договору", отрѣшить его по выгрузкѣ товара, по которому онъ подписалъ грузовую роспись. Если отрѣшонный корабельщикъ имѣетъ участіе въ грузѣ, то судохозяину не запрещается купить его долю, лишь-бы онъ не былъ въ убыткѣ. Слѣдовательно, — безъ предоставленія права корабельщику потребовать во что-бы то ни стало выкупа принадлежащей ему части груза. Сюда-же слѣдуетъ отнести отстраненіе капитана россійскимъ консуломъ вслѣдствіе-ли предосудительнаго поведенія капитана, или обнаруженія у него отсутствія нужныхъ свѣдѣній. Въ случаѣ увольненія капитана до срока договора по собственной его винѣ, онъ не въ правѣ требовать ни возмѣщенія причиненныхъ ему убытковъ, ни вознагражденія за слѣдующее послѣ его увольненія время вплоть до срока договора; онъ можетъ претендовать лишь на то вознагражденіе, которое ему причитается по день увольненія. При увольненіи капитана внѣ отечества должно, повидимому, найти примѣненіе постановленіе ст. 295, предусматривающей случай увольненія служащихъ на суднѣ въ иностранныхъ портахъ. Согласно съ симъ слѣдуетъ наблюдать, чтобы увольненіе имѣло мѣсто только тогда, когда корабельщикъ не можетъ быть возвращенъ въ отечество на суднѣ, на которомъ онъ прибылъ, по какимъ-либо законнымъ основаніямъ, напр., если судно было

Одностороннее расторженіе договора судохозяиномъ.

продано за границей. Причитающееся денежное довольствіе должно быть уплачено полностью, и корабельщикъ подлежитъ обращенію въ вѣдѣніе россійскаго консула, который слѣдитъ за удовлетвореніемъ его какъ жалованьемъ, такъ и путевыми издержками—по расчету до времени прибытія въ Россію, въ портъ, изъ коего отправилось судно, на которомъ данное лицо было корабельщикомъ; буде это условіе не соблюдено,—консулъ отъ судохозяина, или его повѣреннаго, или вновь назначеннаго корабельщика долженъ требовать соотвѣтствующаго удовлетворенія. Но корабельщику не вмѣняется въ обязанность непремѣнно отправиться въ тотъ отечественный портъ, изъ котораго онъ первоначально отплылъ. Съ другой-же стороны, возможно расторженіе договора и капитаномъ; но такой отказъ со стороны капитана отъ дальнѣйшей службы допустимъ только при условіи, если судно возвратилось изъ плаванія, а въ пути—лишь тогда, когда въ какомъ-либо портѣ капитанъ подъ личною своею отвѣтственностью замѣнитъ себя инымъ лицомъ. Если отъ такого преждевременнаго со стороны капитана отказа отъ службы произошелъ убытокъ для судохозяина, — капитанъ обязанъ возмѣстить этотъ убытокъ.

и капитаномъ.

Отвѣтственность капитана передъ судохозяиномъ.

Въ заключеніе анализа отношеній къ судохозяину, слѣдуетъ еще указать на условія отвѣтственности капитана за свои дѣйствія. Не касаясь отвѣтственности капитана уголовнаго характера какъ за нарушеніе правилъ, предписываемыхъ закономъ для огражденія публичныхъ интересовъ (на каковую отвѣтственность сдѣланы были указанія при изложеніи относящихся сюда обязанностей корабельщика), такъ и за злонамѣренный уходъ со ввѣреннымъ судномъ, за самовольную продажу судна или за присвоеніе себѣ судна [1],—остановимся лишь на гражданской отвѣтственности капитана, возникающей по дѣйствіямъ, нарушающимъ интересы частныхъ лицъ, при чемъ теперь сосредоточимъ вниманіе исключительно на отвѣтственности капитана по отношенію къ судохозяину, отложивъ изложеніе началъ отвѣтственности капитана по отношенію къ грузохозяевамъ до анализа элементовъ сдѣлки перевозки.

[1]) Уложеніе о Наказ., ст. 1223 по Прод. 1906 г.

Какъ раньше было выяснено, капитанъ является уполномоченнымъ судохозяина. Дѣйствія, совершонныя въ предѣлахъ полномочія, предоставленнаго ему закономъ, обычаемъ, или спеціальнымъ порученіемъ, какъ уже указывалось, переходятъ на судохозяина, возлагая на него, въ той или другой мѣрѣ, отвѣтственность. Прямымъ послѣдствіемъ этого положенія является заключеніе, что дѣйствія, совершонныя съ нарушеніемъ предѣловъ предоставленнаго полномочія или предпринятыя капитаномъ не въ качествѣ таковаго, а какъ простымъ частнымъ лицомъ, остаются на отвѣтственности самого капитана. Кромѣ того, капитанъ лично отвѣчаетъ за ущербъ или убытки, причиненные по его винѣ судохозяевамъ. А къ категоріи относящихся сюда дѣйствій должны быть причислены не только совершаемыя съ умысломъ, но и происходящія отъ неопытности, неумѣнія, или неосторожности капитана, такъ какъ отъ него, какъ спеціалиста своего дѣла и, при этомъ, служащаго не безвозмездно, требуется высшая степень рачительности, опытности, вниманія и знаній, стоящихъ на уровнѣ современнаго ихъ развитія. Капитанъ въ этомъ отношеніи отвѣчаетъ не только за свои дѣйствія, но и за дѣйствія прочихъ членовъ экипажа, такъ какъ послѣдніе находятся у него въ подчиненіи и подъ его руководствомъ, почему и играютъ роль его исполнительныхъ органовъ. Противъ нихъ капитанъ имѣетъ только право регресса. Къ тому-же, потерпѣвшимъ лицамъ почти невозможно установить—кѣмъ именно изъ членовъ экипажа причинены убытки, тогда какъ для капитана это вполнѣ возможно; причемъ капитанъ, возмѣстившій убытки, въ состояніи удержать съ виновнаго, при расчетѣ съ нимъ, все то, что падаетъ на него. Капитанъ не отвѣчаетъ лишь за дѣйствія своихъ подчиненныхъ, имѣющія уголовный характеръ, какъ влекущія исключительно личную отвѣтственность. Освободиться отъ гражданской отвѣтственности капитанъ можетъ развѣ только доказавъ, что повлекшія убытки его дѣйствія были вызваны непреодолимой силой [1]). Нашъ Уставъ Торговый, высказавъ въ ст. 215 въ качествѣ общаго положенія, что, въ силу заключеннаго договора, нанятый корабельщикъ подвергается

---

[1]) Рѣш. 2-го Общаго Собранія Правит. Сената за 1895 г. № 67.

законной отвѣтственности и, въ случаѣ вреда или ущерба, причиненнаго его виною, обязывается къ удовлетворенію,— въ ст. 219 опредѣляетъ поводы и размѣры отвѣтственности капитана болѣе подробно. Согласно этой статьѣ, „корабельщикъ обязанъ употреблять всѣ возможныя мѣры искусства, дѣятельности и внимательности; въ случаѣ-же вреда или ущерба, приключившагося кораблю отъ недостатка знанія и потребной расторопности корабельщика или отъ его нерадѣнія, онъ обязанъ вознаградить хозяевамъ корабля всѣ не только непосредственно понесенные ими черезъ то убытки и издержки, но и тѣ, кои, на основаніи законовъ о купеческомъ водоходствѣ, хозяева корабля платятъ лицамъ постороннимъ". Встрѣчающіяся въ другихъ статьяхъ опредѣленія отвѣтственности корабельщика служатъ лишь частными случаями примѣненія изложенныхъ въ статьяхъ 215 и 219 общихъ положеній.

Что-же касается до вознагражденія за поврежденія, причиненныя судну отъ какого-либо съ нимъ несчастія помимо вины корабельщика, онъ отвѣчать можетъ лишь тогда, если въ договорѣ съ нимъ судохозяина положительно сказано, что онъ принимаетъ судно на свой страхъ и отвѣтственность въ случаѣ какого-либо несчастія. Этотъ принципъ долженъ быть распространенъ и на отвѣтственность корабельщика за несчастія съ грузомъ.

в) По отношенію къ грузохозяевамъ.

Положеніе капитана какъ уполномоченнаго грузохозяевъ.

Помимо роли уполномоченнаго судохозяина, капитанъ втеченіе пути выполняетъ, въ нѣкоторыхъ случаяхъ, аналогичную роль и по отношенію къ грузохозяевамъ. Отлагая изложеніе относящихся сюда правъ и обязанностей до разсмотрѣнія свойствъ сдѣлки морской перевозки, здѣсь ограничимся только опредѣленіемъ общей характеристики этой роли.

Связанныя съ симъ обязанности капитана

Капитанъ долженъ заботиться о сохраненіи груза не только втеченіе дѣйствія договора перевозки, но, въ нѣкоторыхъ случаяхъ, и внѣ этого условія, именно когда лица, прикосновенныя къ грузу, лишены возможности сами позаботиться объ огражденіи своихъ интересовъ, напр., при гибели судна, когда договоръ перевозки долженъ считаться

уже потерявшимъ силу, или въ другихъ случаяхъ невозможности продолжать выполненіе договора перевозки. Во всѣхъ подобныхъ случаяхъ капитанъ является естественнымъ представителемъ грузохозяевъ: онъ долженъ, подъ страхомъ гражданской и уголовной отвѣтственности [1]), ограждать ихъ интересы всѣми зависящими отъ него средствами, включая и защиту судебнымъ порядкомъ. Въ крайнихъ случаяхъ, подлежащихъ, конечно, констатированію, онъ можетъ перегрузить кладь на другое судно, заложить ее всю или частью и даже продать, если это окажется, по его мнѣнію, нужнымъ въ интересахъ грузохозяина, напр., для выполненія перевозки прочей части клади, или если нѣтъ другого способа предотвратить могущій быть нанесеннымъ грузохозяевамъ еще большій ущербъ. Само собой разумѣется, онъ не въ правѣ заложить или продать, полностью или частью, кладь одного грузохозяина для обезпеченія интересовъ другого грузохозяина, а долженъ прибѣгать къ этимъ крайнимъ мѣрамъ только по отношенію къ грузу тѣхъ лицъ, въ интересахъ коихъ принимаются такія мѣры, такъ какъ полномочія капитана вытекаютъ лишь изъ его роли представителя интересовъ каждаго грузохозяина въ отдѣльности; поэтому и предпринимаемыя капитаномъ дѣйствія имѣютъ основаніе лишь постольку, поскольку они вытекаютъ изъ соображеній объ огражденіи интересовъ даннаго грузохозяина, кромѣ развѣ случая, когда приходится поступиться кладью какого-либо изъ грузохозяевъ съ цѣлью обезпеченія дальнѣйшаго продолженія плаванія самаго судна, или груза всѣхъ прочихъ грузохозяевъ. Въ этомъ случаѣ грузохозяинъ, кладью котораго пожертвовали, имѣетъ право на вознагражденіе со стороны судохозяина, или прочихъ грузохозяевъ—въ зависимости отъ условій, при которыхъ оказалось необходимымъ пожертвовать его кладью, о чемъ подробнѣе сказано будетъ при разсмотрѣніи вопроса объ аваріяхъ. Во всѣхъ случаяхъ, въ качествѣ общаго правила, капитанъ долженъ выбирать тѣ мѣры, которыя наиболѣе соотвѣтствуютъ интересамъ грузохозяевъ, т. е. обязанъ прибѣгать къ тѣмъ дѣйствіямъ, которыя влекутъ

---

[1]) Уложеніе о Наказ., ст. 1221.

наименьшій ущербъ для интересовъ грузохозяевъ. Само собою разумѣется, дѣйствія, совершонныя и безъ соблюденія этого условія, остаются обязательными для грузохозяевъ; но такія дѣйствія во всякомъ случаѣ указывали-бы на недостатокъ въ дѣятельности капитана должной рачительности или даже на наличность упущеній, со всѣми ихъ послѣдствіями. Конечно, какъ свойственно торговому быту, услуги капитана по выполненію роли представителя грузохозяевъ не безвозмездны, а имѣютъ мѣсто за опредѣленное—договоромъ, закономъ или обычаемъ — вознагражденіе, помимо возмѣщенія произведенныхъ расходовъ.

и права.

Такъ какъ роль капитана какъ представителя интересовъ грузохозяевъ принадлежитъ ему исключительно въ зависимости отъ его положенія какъ капитана, а не въ силу личныхъ соглашеній съ грузоотправителями или прочими грузохозяевами, кромѣ случаевъ дачи ими спеціальныхъ порученій капитану, не входящихъ въ кругъ его прямыхъ обязанностей, то отвѣтственнымъ лицомъ за невыполненіе капитаномъ относящихся сюда обязанностей долженъ считаться судохозяинъ, съ ограниченіемъ этой отвѣтственности въ подлежащихъ случаяхъ размѣрами, опредѣленными вообще для отвѣтственности за дѣйствія капитана, относящіяся къ сферѣ его обязанностей. Но, съ другой стороны, дѣйствія, совершонныя капитаномъ въ интересахъ грузохозяевъ въ границахъ предоставленныхъ ему въ этомъ отношеніи полномочій, переходятъ, естественно, на лицъ, въ интересахъ коихъ данныя дѣйствія произведены, хотя-бы они могли имѣть своимъ послѣдствіемъ измѣненіе отношеній грузохозяевъ къ судохозяину. Но, спрашивается, могутъ-ли грузохозяева пользоваться правомъ ограничить свою отвѣтственность уступкой груза въ пользу кредиторовъ по долженствующимъ падать на счетъ грузохозяевъ дѣйствіямъ капитана, какъ это подчасъ предоставлено судохозяевамъ? Большинство законодательствъ, а въ томъ числѣ и наше, даннаго вопроса совсѣмъ не касается. Мнѣнія-же ученыхъ по этому предмету расходятся. Имѣя въ виду, что полномочія въ обоихъ случаяхъ—какъ со стороны судохозяевъ, такъ и со стороны грузохозяевъ—предоставляются капитану ex officio, т. е. въ зависимости отъ исполненія имъ должности капи-

Отвѣтственность за относящіяся сюда дѣйствія капитана;

предѣлы таковой отвѣтственности грузохозяевъ.

тана, а не вслѣдствіе личнаго довѣрія, что въ особенности имѣетъ значеніе по отношенію къ грузохозяевамъ, участіе которыхъ въ выборѣ капитана можетъ имѣть мѣсто развѣ лишь въ качествѣ исключенія; а также принимая во вниманіе, что совершаемыя капитаномъ дѣйствія находятся въ одинаковыхъ условіяхъ функціонируетъ-ли онъ въ качествѣ уполномоченнаго судохозяина, или уполномоченнаго грузохозяина,—казалось бы справедливымъ не дѣлать различія и насчетъ условій отвѣтственности грузохозяевъ за дѣйствія капитана сравнительно съ отвѣтственностью судохозяевъ. Это положеніе соотвѣтствуетъ и установившемуся уже въ мореходной практикѣ общему принципу ограниченія отвѣтственности должника стоимостью того имущества, въ интересахъ котораго заключаются сдѣлки и создаются обязательства. Въ частности нѣтъ основанія допускать также и того, чтобы совершаемые въ интересахъ огражденія груза расходы могли превышать стоимость самаго груза. Но возможное въ подлежащихъ случаяхъ ограниченіе отвѣтственности грузохозяевъ не должно, конечно, касаться случаевъ, когда эта отвѣтственность возникаетъ изъ дѣйствій капитана, на производство коихъ грузоотправители или прочіе грузохозяева дали спеціальное полномочіе, или когда собственникомъ груза состоитъ самъ капитанъ. Въ послѣднемъ случаѣ имѣютъ примѣненіе тѣ-же самыя соображенія, которыя были высказаны [1]) по вопросу о размѣрахъ отвѣтственности за дѣйствія капитана, являющагося въ то-же время и собственникомъ судна—всего или части.

Прочіе члены экипажа.

Ихъ категоріи.

Подъ судовымъ экипажемъ разумѣется совокупность лицъ, служащихъ на суднѣ и предназначенныхъ для обезпеченія послѣднему возможности исполнять свое назначеніе, т. е. плавать. Кромѣ капитана, о которомъ уже шла рѣчь, судовой экипажъ состоитъ изъ матросовъ и, такъ называемыхъ, „офицеровъ“ въ смыслѣ старшихъ лицъ судового экипажа. Кого считать офицерами экипажа коммерческаго судна, —опредѣляется обычаемъ. Въ зависимости отъ самаго названія послѣдней категоріи членовъ экипажа, офицерами слѣ-

[1]) Стр. 78.

дуетъ считать лицъ, облеченныхъ полномочіемъ по управленію судномъ. На этомъ основаніи къ таковымъ, кромѣ капитана, относятся, прежде всего, помощники капитана (и въ томъ числѣ штурмана), являющіеся непосредственными замѣстителями капитана; число ихъ находится въ зависимости отъ размѣровъ судна; если помощниковъ капитана нѣсколько, —они, по иностраннымъ законодательствамъ, иногда означаются названіемъ первый, второй, третій и т. д. офицеръ. При наличности нѣсколькихъ помощниковъ капитана, обязанности между ними распредѣляются капитаномъ, какъ лицомъ, ближе всѣхъ заинтересованнымъ въ этомъ дѣлѣ и наиболѣе въ немъ свѣдущимъ. Къ офицерамъ слѣдуетъ отнести и судовыхъ механиковъ съ ихъ помощниками. Ботсманъ-же причисляется къ офицерамъ экипажа лишь въ видѣ исключенія, именно если ему поручаются штурманскія обязанности (что бываетъ на малыхъ судахъ, имѣющихъ лишь одного штурмана). Прочіе члены экипажа, хотя и отправляющіе опредѣленныя должности, не могутъ быть отнесены къ офицерамъ, какъ, напр., плотникъ, поваръ и т. п. Кромѣ офицеровъ и матросовъ, къ составу судового экипажа надо причислить также юнговъ (Schiffsjungen), т. е. молодыхъ людей, впервые поступившихъ на службу безо всякихъ практическихъ познаній и въ связи съ симъ практически изучающихъ службу на суднѣ въ цѣляхъ занятія той или другой судовой должности. Напротивъ-же, по установившимся понятіямъ, не входятъ въ составъ экипажа лица, обязанности коихъ не имѣютъ прямого отношенія къ технической сторонѣ плаванія, какъ-то, находящіеся на большихъ пассажирскихъ пароходахъ, казначеи и иныя лица, завѣдующія хозяйственною частью, священники, врачи, фельдшера, буфетчики, прислуга, повара не изъ матросовъ и т. п.; но, несмотря на это, многія иностранныя законодательства и лицъ данной категоріи по ихъ юридическому положенію сравниваютъ съ членами судового экипажа, а прямымъ послѣдствіемъ этого является безусловное ихъ повиновеніе капитану по отношенію къ исполненію своихъ служебныхъ обязанностей.

Наше право.

Нашъ Уставъ Торговый не раздѣляетъ судового экипажа на офицеровъ и матросовъ, а, выдѣливъ капитана, въ

составѣ прочихъ членовъ экипажа лишь различаетъ корабельныхъ служителей и водоходцевъ, разумѣя подъ первыми, какъ выше уже было упомянуто,—лицъ, имѣющихъ опредѣленныя должности, а подъ вторыми — лицъ, обязанныхъ исполнять всякую вообще работу на суднѣ (ст. 243, примѣч.). И только обиходъ выработалъ понятіе „судовой команды", къ которой принадлежатъ лишь, такъ называемые, нижніе чины экипажа, за исключеніемъ, слѣдовательно, тѣхъ чиновъ, которые должны быть отнесены къ разряду офицеровъ. Изъ корабельныхъ служителей законъ упоминаетъ помощниковъ капитана, штурмана, плотника, ботсмана и кашевара; къ нимъ-же нынѣ слѣдуетъ причислить и судовыхъ механиковъ.

Пріемы націонализаціи членовъ экипажа

Въ зависимости отъ тенденцій правительствъ способствовать развитію національнаго водоходства, а также обезпечить необходимый контингентъ личнаго персонала и для казенныхъ судовъ [1]), законодательства, съ одной стороны, ограждаютъ интересы служащихъ въ коммерческомъ флотѣ, создавая для нихъ нѣкоторыя привилегіи въ цѣляхъ привлеченія на эту службу, а съ другой—опредѣляютъ составъ судового экипажа въ смыслѣ національности его членовъ.

и условія для занятія должностей на суднѣ.

Исходя-же изъ полицейскихъ соображеній, устанавливаются условія для занятія различныхъ должностей на суднѣ, куда принадлежатъ какъ обнаруженіе теоретическихъ и практическихъ знаній, необходимымъ для отправленія той или другой должности, такъ и выполненіе нѣкоторыхъ формальностей, предназначенныхъ для обезпеченія правительственнаго контроля за положеніемъ и дѣятельностью лицъ, занимающихся судоходствомъ. Къ категоріи условій послѣдняго рода относится правило, чтобы члены судового экипажа вербовались только изъ лицъ, фигурирующихъ, въ качествѣ моряковъ, въ спискахъ, ведущихся учрежденіями морского вѣдомства [2]); а также — надѣленіе предоставленныхъ членамъ

---

[1]) См. ранѣе сказанное на стр. 57.

[2]) Во многихъ государствахъ моряки разныхъ ранговъ и спеціальностей записываются въ морскіе реестры и находятся въ распоряженіи морского министерства для службы, втеченіе опредѣленнаго періода времени, въ правительственномъ флотѣ (нѣчто въ родѣ морской воинской повинности).

экипажа привилегій публичнымъ характеромъ—въ томъ смыслѣ, что отъ вытекающихъ изъ нихъ обязанностей нельзя освободить по соглашенію сторонъ, по каковой причинѣ за выполненіемъ относящихся сюда привилегій надзираютъ правительственные или иные органы, облеченные правомъ надзора.

Такъ и у насъ. Раньше [1]) уже было указано, что въ виду важности обязанностей помощниковъ капитана и, въ частности, штурмана, какъ рулевого, они должны заручаться спеціальнымъ дипломомъ на судоводительское званіе той или другой степени, выдаваемымъ на основаніи испытанія въ теоретическихъ познаніяхъ и пріобрѣтенія практическаго ценза. Подобныя условія установлены и для судовыхъ механиковъ.

Урегулированіе положенія судовыхъ механиковъ.

По поводу судовыхъ механиковъ вообще слѣдуетъ сказать, что наши законы о мореплаваніи вплоть до послѣдняго времени имѣли въ виду почти исключительно парусныя суда, несмотря на то, что коммерческій флотъ успѣлъ почти полностью перейти уже къ пользованію паромъ, въ связи съ чѣмъ управленіе машиною сдѣлалось очень важнымъ вопросомъ мореходнаго дѣла. Пароходъ настолько-же находится въ рукахъ капитана и штурмана, насколько и въ рукахъ механика. Между тѣмъ положеніе капитана и штурмана у насъ было уже урегулировано, а къ отправленію должности судового механика допускались лица по субъективному усмотрѣнію судохозяина, нерѣдко совсѣмъ несвѣдущаго въ этомъ дѣлѣ. Послѣдствіемъ такого порядка происходили взрывы котловъ, поломка механизмовъ, гибель судна подчасъ съ пассажирами и грузомъ. Пробѣлъ этотъ восполненъ только за самое послѣднее время постановленіями, нынѣ вошедшими въ составъ статей 195^1—195^{16} Устава Торговаго по Прод. 1906 и 1909 гг. Такъ, теперь къ занятію должностей механиковъ на мореходныхъ судахъ торговаго флота допускаются только лица, обладающія дипломомъ на званіе судового механика (ст. 195^1). Для полученія-же таковаго диплома необходимо россійское подданство, достиженіе совершеннолѣтія, выдержаніе подлежащаго испытанія и выполненіе практическаго ценза (ст.ст. 195^2, 195^6, 195^8, 195^9, 195^{11} —

[1]) Стр. 58—60.

195[15]) [1]). Судовые механики бываютъ трехъ родовъ (ст. 195[3]) съ присвоенными имъ правами по управленію машинами на судахъ различныхъ категорій (ст. 195[5]), при чемъ законъ указываетъ—на какихъ судахъ [2]) и въ какомъ числѣ, кромѣ самостоятельно управляющаго машинами механика, должны быть еще его помощники съ дипломами того или другого разряда (ст. 195[1], примѣч.). За лицами, которыя не менѣе двѣнадцати мѣсяцевъ занимали уже на мореходныхъ судахъ торговаго флота должности по управленію судовыми машинами, сохранено право на занятіе своихъ должностей и впредь (ст. 195[1], примѣч. 2). Подобно лицамъ, получившимъ судоводительскія званія, и судовые механики, по пробытіи пяти лѣтъ въ плаваніи, могутъ быть представляемы къ награжденію званіемъ личнаго почетнаго гражданина, если не пользуются высшимъ званіемъ (ст. 195[16]).

Организація низшаго судового персонала.

Что-же касается до членовъ экипажа болѣе низкаго ранга, то „мореходцамъ" (въ противоположность водоходцамъ, служащимъ на рѣчныхъ судахъ) ведутся особые списки. По ст. 200 Устава Торговаго, „исправнымъ водоходцамъ, которые по окончаніи рѣчного плаванія получаютъ отъ хозяевъ судовъ очистки и одобренія, дозволяется предъявлять оныя биржевымъ нотаріусамъ и записываться въ мореходцы на торговыя купеческія суда". Таковые мореходцы, записанные при городахъ и портахъ, организуются въ общества на артельныхъ началахъ (ст. 201). Помимо того, „всякій исправный водоходецъ можетъ являться къ главному артельщику или старшинамъ (только-что указанныхъ артелей изъ мореходцевъ, записанныхъ при городахъ и портахъ), которые представляютъ его биржевому нотаріусу для внесенія въ списокъ мореходцевъ" (ст. 202). Упомянутымъ артелямъ принадлежатъ функціи по организаціи контингента мѣстныхъ

---

[1]) 24 іюня 1910 г. М-ромъ Торговли и Промышленности утверждены Правила исчисленія практическаго ценза для механиковъ на мореходныхъ судахъ торговаго флота.

[2]) Въ отношеніи права управленія машинами паровыя суда раздѣляются на три разряда: 1) суда съ машинами въ одну тысячу и болѣе индикаторныхъ силъ, 2) суда съ машинами отъ двухсотъ до одной тысячи индикаторныхъ силъ и 3) суда съ машинами менѣе двухсотъ индикаторныхъ силъ (ст. 195[4]).

моряковъ и огражденію ихъ интересовъ. Такъ, по ст. 203, „главный артельщикъ и старшины (означенныхъ артелей) обязаны стараться о томъ, чтобы мореходцы были раздѣлены на артели и чтобы въ каждой артели были люди, разумѣющіе свою должность, вѣрные и исправные. Они-же, старшины и артельщикъ, имѣютъ попеченіе о всѣхъ мореходцахъ какъ въ томъ городѣ или портѣ записанныхъ, такъ и приходящихъ въ оный на корабляхъ и судахъ, дабы они исправно и своевременно получали отъ нанимателей плату, ходатайствуютъ и защищаютъ ихъ во всѣхъ случаяхъ на основаніи законовъ о торговомъ мореплаваніи". Кромѣ того, въ нѣкоторыхъ мѣстностяхъ Имперіи существуютъ, а равно, съ разрѣшенія Министровъ Внутреннихъ Дѣлъ и Торговли и Промышленности, могутъ и впредь образовываться, вольныя матросскія общества или цехи (ст. 198), не могущіе, впрочемъ, стѣснять поступать матросами и прочихъ, не состоящихъ въ цехѣ, лицъ (ст. 199). Означенныя матросскія общества или цехи правительство у насъ стремилось образовать начиная съ тридцатыхъ годовъ прошлаго столѣтія въ цѣляхъ создать надежные кадры для комплектованія командъ морскихъ торговыхъ судовъ. Дабы привлечь въ такія общества возможно большее число лицъ, ихъ членамъ предоставлялись различныя льготы. Но лишь въ нѣкоторыхъ портовыхъ городахъ Прибалтійскаго Края матросскіе цехи представляютъ собою жизненную организацію; въ другихъ-же мѣстахъ означенныя общества не оправдали возлагавшихся на нихъ надеждъ и не дали государству опытныхъ моряковъ. Въ результатѣ, надлежащей регистраціи матросовъ коммерческаго флота у насъ нѣтъ, и нерѣдко судовыя команды приходится составлять не изъ спеціалистовъ-моряковъ, а изъ среды простыхъ рабочихъ, подчасъ даже изъ лицъ сомнительной нравственности. Это обстоятельство пріобрѣтаетъ особо важное значеніе при заграничномъ плаваніи, когда нарушеніе судовой дисциплины въ состояніи представлять собою особую опасность. Съ другой-же стороны, нѣтъ у насъ органовъ, которые слѣдили-бы за заключеніемъ и исполненіемъ договоровъ по найму членовъ судового экипажа. Означенные пробѣлы въ организаціи класса моряковъ коммерческаго флота пытается въ настоящее время

восполнить Министерство Торговли и Промышленности, при чемъ имѣется въ виду также достичь бо́льшаго правительственнаго контроля за исполненіемъ относящимися сюда лицами обязанностей и общегосударственнаго характера.

Договоръ найма.

Поступленіе мореходца на службу на одно изъ коммерческихъ судовъ обусловливается заключеніемъ договора личнаго найма. Въ связи съ анализомъ свойствъ этого договора, слѣдуетъ коснуться вопросовъ: кѣмъ и какъ онъ заключается, какія онъ влечетъ послѣдствія и какимъ образомъ прекращается его дѣйствіе.

Лица, заключающія договоръ.

По отношенію къ первому вопросу уже раньше было выяснено, что право найма членовъ судового экипажа, кромѣ судохозяина, предоставляется въ большинствѣ случаевъ капитану, какъ лицу, управляющему экипажемъ и отвѣчающему за него. По нашему-же Уставу Торговому, это право принадлежитъ исключительно корабельщику, который, какъ указано было, самъ нанимаетъ корабельныхъ служителей и водоходцевъ въ надлежащемъ числѣ (ст. 243). Всѣ приглашаемыя на службу лица обязаны имѣть установленный паспортъ или иной соотвѣтственный документъ, и срокъ найма ихъ не можетъ превышать срока таковаго документа (ст. 250). Нарушеніе этого правила влечетъ уголовную отвѣтственность (Уложеніе о Наказ., ст. 1231), наступающую также въ случаѣ пріема въ наемъ лица безъ письменнаго свидѣтельства или отпуска другого корабельщика (тамъ-же, ст. 1232).

Его сущность,

По опредѣленію ст. 244 Устава Торговаго, „договоръ между корабельщикомъ и нанимаемыми служителями и водоходцами есть условіе, по которому послѣдніе соглашаются отправиться на кораблѣ и совершить одинъ или многіе пути, выполняя съ надлежащею исправностью опредѣленныя каждому должности и работы за условленную плату и содержаніе на такомъ положеніи, какое опредѣлено закономъ. Въ семъ договорѣ корабельщикъ условливается взаимно во всемъ томъ, что надлежитъ къ выполненію съ его стороны“. Договоръ этотъ, въ зависимости отъ условій, при которыхъ должно имѣть мѣсто его выполненіе, обладаетъ своеобразнымъ, отличающимся отъ иныхъ личныхъ договоровъ, характеромъ, при чемъ законодательства болѣе или менѣе подробно регу-

лируютъ взаимныя отношенія сторонъ и опредѣляютъ мѣры, предназначенныя для огражденія интересовъ договорившихся. Такъ и по нашему праву, договоръ съ членами экипажа, въ виду, очевидно, продолжительности существованія основанныхъ на немъ юридическихъ отношеній, долженъ быть письменнымъ (ст. 243; Уложеніе о Наказ., ст.ст. 1234 и 1235) [1]), при этомъ въ формѣ реестра, содержащаго въ себѣ условія соглашенія съ каждымъ изъ корабельныхъ служителей и водоходцевъ по очереди. Таковой реестръ, представляющій собою, такимъ образомъ, списокъ членовъ экипажа съ означеніемъ основаній заключеннаго съ ними договора, называется „судовою ролью“ [2]). Законъ даже устанавливаетъ главные пункты, подлежащіе внесенію въ этотъ договоръ. Такъ, по ст. 245, въ договорѣ о наймѣ корабельныхъ служителей и водоходцевъ должны быть означены: 1) имя корабельщика и названіе судна, а также, послѣдовательно, имя каждаго порознь служителя, съ указаніемъ—въ какую должность нанимается, и каждаго порознь водоходца; 2) мѣсто, откуда судно должно отправиться, куда и по какому пути; 3) договорная плата противъ имени каждаго нанятаго съ означеніемъ: производить ее помѣсячно, или иначе [3]); 4) обязанность корабельщика или судохозяина давать положенное закономъ содержаніе; и 5) обязанность нанимаемыхъ исполнять все то, что по закону для должности каждаго предписано, и повиноваться корабельщику во всемъ безпрекословно, а допущенный ихъ нерадѣніемъ вредъ и убытокъ покрывать вычетомъ изъ постановленной платы [4]). Договоръ подписыва-

Форма и содержаніе.

[1]) О значеніи словеснаго договора см. сказанное (на стр. 80) по поводу договора, заключаемаго съ капитаномъ.

[2]) Объясненіе значенія слова „роль“ (rôle) см. ранѣе, на стр. 5.

[3]) Если продолжительность рейса опредѣлить нельзя, то договоръ долженъ быть составленъ о наймѣ и платѣ помѣсячно (ст. 246 съ примѣч.). Но общій срокъ не можетъ превосходить пятилѣтняго предѣла, установленнаго для личнаго найма вообще (Зак. Гражд., ст. 2214), какъ равно не долженъ простираться долѣе срока паспорта (Уставъ Торговый, ст. 250).

[4]) Въ приложеніи къ примѣчанію къ ст. 245 приведенъ образецъ относящагося сюда договора.

ется съ одной стороны — корабельщикомъ, а съ другой—нанимаемыми имъ лицами; при этомъ составляется въ двухъ экземплярахъ: одинъ остается у корабельщика, а другой—у того, кому нанятый ввѣритъ его храненіе (ст. 247). Аналогичныя правила относительно веденія судовыхъ ролей установлены и иностраннымъ законодательствомъ. Помимо значенія договора, закрѣпляющаго главныя условія найма, судовая роль представляетъ собою документъ и административнаго характера, служащій для удостовѣренія численности и состава экипажа. Изъ изложенныхъ правилъ представляютъ исключеніе каботажныя суда, хозяевамъ или корабельщикамъ коихъ, вмѣсто вышеозначеннаго порядка совершенія договора, дозволяется нанимаемымъ членамъ экипажа выдавать „расчетные листы“ за своею подписью и съ означеніемъ всѣхъ условій, подлежащихъ внесенію въ судовую роль (ст. 248). Право выдачи подобныхъ документовъ, но въ видѣ „расчетныхъ тетрадей“, предоставлено и Русскому Обществу Пароходства и Торговли, а также Товариществу Архангельско - Мурманскаго Срочнаго Пароходства,[1] какъ равно можетъ быть дано и другимъ пароходнымъ обществамъ по усмотрѣнію Отдѣла Торговаго Мореплаванія (примѣч. къ той-же статьѣ по Прод. 1906 г.). На указанныхъ расчетныхъ листахъ и тетрадяхъ должна быть записываема каждая выдача денегъ, равно—сколько, по условію, должно быть взыскано и удержано за причиненіе вреда хозяину судна или корабельщику. Хозяинъ-же судна или корабельщикъ обязаны, кромѣ того, имѣть особую книгу для записки произведенныхъ ими расчетовъ и платежей. Эти расчетные листы, тетради и книги принимаются въ основаніе при разборѣ споровъ между хозяевами судовъ и членами экипажа (ст. 249). Въ связи съ симъ корабельщикъ долженъ всегда имѣть на суднѣ договоръ о наймѣ членовъ экипажа, или замѣняющіе такой договоръ расчетные листы, тетради и книги, и показывать ихъ, по требованію, членамъ экипажа (ст. 251).

Расчетные листы и тетради.

Выдача задатка.

По подписаніи договора должна имѣть мѣсто выдача задатка (ст. 247). Размѣръ задатка у насъ опредѣленъ закономъ, именно: при назначеніи въ договорѣ платы помѣсячно —можетъ быть потребованъ задатокъ въ размѣрѣ мѣсячной платы; а при опредѣленіи платы за весь путь—въ качествѣ

задатка выдается четвертая часть всей причитающейся платы (ст. 252). Впрочемъ, несоблюденіе условія о выдачѣ задатка не лишаетъ договоръ обязательной для сторонъ силы. По ст. 253, договоръ о наймѣ членовъ экипажа получаетъ силу законнаго обязательства съ момента подписи его сторонами, и, согласно съ этимъ, тотчасъ по подписаніи договора корабельные служители и водоходцы обязаны взойти на судно и вступить въ отправленіе должности.

Послѣдствія договора.

Что касается до послѣдствій, вытекающихъ изъ договора найма судового экипажа, то они выражаются, конечно, въ обуславливаемыхъ цѣлью договора и обстановкой морского судоходства обязанностяхъ и соотвѣтствующихъ имъ правахъ контрагентовъ. При этомъ, по отношенію къ служебнымъ обязанностямъ членовъ судового экипажа слѣдуетъ сказать, что такъ какъ небрежность въ исполненіи ихъ въ состояніи отразиться на безопасности судна, а вмѣстѣ съ симъ и на публичныхъ интересахъ, то неисполненіе таковыхъ обязанностей, кромѣ вознагражденія за убытки, влечетъ и дисциплинарныя взысканія, какъ равно уголовныя кары; но зато и права членовъ судового экипажа, на почвѣ огражденія интересовъ послѣднихъ, поставлены также въ особыя условія, возможно обезпечивающія ихъ удовлетвореніе. Разсмотримъ, вытекающія изъ относящагося сюда договора найма, послѣдствія лишь съ точки зрѣнія обязанностей, откуда будутъ явствовать и соотвѣтственныя права другой стороны договора; при этомъ сперва изложимъ обязанности членовъ судового экипажа, а затѣмъ обязанности судохозяина.

Особый ихъ характеръ.

Обязанности членовъ экипажа

Вытекающія изъ договора обязанности членовъ экипажа опредѣляются отчасти закономъ, отчасти обычаями. Въ частности нашъ Уставъ Торговый, съ одной стороны, формулируетъ эти обязанности въ общихъ положеніяхъ для всѣхъ членовъ экипажа, а съ другой — даетъ особыя опредѣленія по отношенію къ лицамъ, занимающимъ нѣкоторыя спеціальныя должности на суднѣ.

общія

Изъ обязанностей общихъ для всѣхъ членовъ экипажа прежде всего слѣдуетъ указать на необходимость окончить начатое плаваніе. Въ случаѣ уклоненія отъ этого, члены судового экипажа подвергаются репрессивнымъ мѣрамъ, дохо-

дящимъ до третированія ихъ, въ случаѣ побѣга, въ качествѣ дезертировъ. Эта особенность существенно отличаетъ обязанности членовъ экипажа отъ обязанностей, вытекающихъ изъ другихъ видовъ личнаго найма и выражающихся обыкновенно лишь въ вознагражденіи за могущіе быть нанесенными неисполненіемъ договора убытки. Такъ и по нашему праву, „буде корабельный служитель или водоходецъ, по подписаніи договора и по полученіи задатка, втеченіе трехъ сутокъ не явится на корабль, на который нанялся, или вновь договорится съ инымъ корабельщикомъ, то тотъ корабельщикъ, у котораго онъ нанялся прежде, можетъ вытребовать его чрезъ полицію“ (ст. 254). Постановленіе это зиждется, очевидно, на соображеніи, что медлить съ отходомъ судна нельзя безъ значительнаго ущерба для судохозяина; расходы по приводу неявившагося должны, само собою разумѣется, быть покрыты его средствами. Когда судно готово къ отплытію, даже наличность „законной необходимости остаться“ [1]) не можетъ послужить поводомъ къ отказу отправиться въ путь; и только въ случаѣ, если судно не совсѣмъ еще готово къ отплытію, упомянутая необходимость остаться даетъ члену экипажа право не идти въ путь, на который условился, по объявленіи объ этомъ корабельщику и возвращеніи полученнаго задатка. Отказъ корабельщика въ увольненіи члена экипажа, сопряжонный съ задержаніемъ нанявшагося, подлежитъ, при такихъ условіяхъ, обжалованію мѣстному полицейскому начальству (ст. 255). Съ готоваго къ отплытію судна не могутъ снять нанятаго члена экипажа даже по требованію кредиторовъ, обнаружившихъ намѣреніе привлечь его къ суду, каковое обстоятельство имѣло значеніе въ особенности пока практиковалось личное задержаніе за долги. Но въ такомъ случаѣ корабельщикъ долженъ дать кредиторамъ обязательство или расписку, что въ уплату долга онъ будетъ постепенно вычитать изъ заработной платы должника; деньги-же, выданныя въ задатокъ, должны оставаться у получившаго ихъ и не подлежатъ передачѣ кредиторамъ (ст. 256), т. е. на нихъ не можетъ быть наложенъ арестъ

---

[1]) Къ сожалѣнію, законъ не поясняетъ—что слѣдуетъ понимать подъ законною необходимостью остаться.

въ пользу кредиторовъ. Равнымъ образомъ, если судно уже начало грузиться,—не въ состояніи служить поводомъ отстать отъ договора перемѣна карабельщика, непосредственно заключившаго договоръ (ст. 257), несмотря на явное значеніе личности капитана по отношенію къ подчиненнымъ. А также не имѣетъ значенія въ этомъ смыслѣ и замѣна предполагавшагося пути инымъ, хотя бы это отразилось на продолжительности плаванія; при послѣднемъ условіи члены экипажа лишь могутъ претендовать на соотвѣтственное увеличеніе слѣдующаго имъ вознагражденія (ст. 258) [1]).

Къ дальнѣйшимъ общимъ обязанностямъ принадлежитъ: втеченіе всего пути не отлучаться съ судна безъ вѣдома и дозволенія корабельщика; какъ равно—знать свое дѣло, быть трезвымъ, прилежнымъ, расторопнымъ и рачительнымъ, во всемъ, что касается должности, оказывать повиновеніе старшимъ и исполнять въ точности всѣ ихъ приказанія, относящіяся какъ къ должности, такъ и къ поведенію (ст.ст. 259, 261, 263, 264, 266 и 269).

Нарушеніе указанныхъ обязанностей сопровождается послѣдствіями не только гражданскаго свойства (включая и вычетъ изъ жалованья [2])), но и уголовнаго. Такъ, согласно ст. 260, если членъ экипажа своевольно уйдетъ съ судна или откажется слѣдовать на немъ въ путь, то, по милованіи трехъ сутокъ послѣ отлучки или отказа, онъ лишается всей заслуженной имъ платы и всего, что онъ изъ собственнаго своего имущества оставитъ на суднѣ, съ обращеніемъ того и другого въ пользу судохозяина. Когда-же это случится во время пути, и корабельщикъ на мѣсто ушедшаго принужденъ будетъ нанять другого,—виновный въ побѣгѣ обязанъ возвратить корабельщику все, что послѣдній вновь нанятому заплатитъ свыше платы, договоренной съ ушедшимъ. Сверхъ того, въ этомъ случаѣ за самовольный отказъ отъ должности виновный корабельный служитель или водоходецъ, по жалобѣ корабельщика, можетъ быть подвергнутъ наказанію на основаніи ст. 1271 Уложенія о Наказаніяхъ, опредѣ-

[1]) См. также рѣш. Гражд. Кассац. Д-та Правит. Сената за 1868 г. № 844.

[2]) Уложеніе о Наказ., ст. 1260. Ср. тамъ-же, ст.ст. 1265—1270.

ляющей за такой проступокъ арестъ на время отъ семи дней до трехъ недѣль, а за побѣгъ съ судна—тюремное заключеніе на время отъ двухъ до четырехъ мѣсяцевъ. Лица, изобличенныя въ укрывательствѣ корабельныхъ служителей или водоходцевъ, бѣжавшихъ съ судна, также подвергаются штрафу [1]). За насилія-же надъ корабельщикомъ, выразившіяся въ лишеніи его управленія судномъ и овладѣніи последнимъ, или въ принужденіи корабельщика къ какому-либо дѣйствію съ требованіемъ, чтобы онъ увеличилъ отпускаемыя или отпускалъ лишнія порціи, или перемѣнилъ путь безъ необходимости и законной причины, или вошелъ въ пристань, или подошелъ къ берегу и т. п., виновные подлежатъ наказаніямъ какъ за возстаніе противъ властей, установленныхъ правительствомъ [2]). Съ другой стороны, когда корабельщикъ, безъ особыхъ законныхъ причинъ, не дастъ отпуска и установленнаго свидѣтельства тѣмъ членамъ экипажа, которые на это имѣютъ право, онъ, сверхъ вознагражденія за убытки, подвергается еще денежному взысканію (не свыше, впрочемъ, 10 руб.) [3]).

Вышеизложенныя общія обязанности подлежатъ выполненію какъ при нормальныхъ условіяхъ плаванія, такъ и въ случаѣ несчастія. Въ частности, въ случаѣ опасности члены экипажа должны употреблять всевозможное стараніе къ спасенію судна и груза; буде-же это не удастся, то—къ спасенію ихъ остатковъ (ст. 262). За уклоненіе отъ спасанія судна или груза, а равно за всякій нанесенный со злымъ умысломъ ущербъ судну, снастямъ или грузу, виновные подлежатъ уголовной отвѣтственности [4]). Учинившіе уголовныя преступленія подвергаются мѣрамъ пресѣченія способовъ уклоняться отъ слѣдствія [5]) и, затѣмъ, предаются суду.

---

[1]) Не свыше десяти рублей въ сутки за каждаго изъ нихъ (Уложеніе о Наказ., ст. 1272).

[2]) Уложеніе о Наказ., ст. 1262 (при чемъ дѣйствіе этой статьи распространяется не только на членовъ экипажа, но вообще на всѣхъ лицъ, находящихся на купеческомъ суднѣ).

[3]) Тамъ-же, ст. 1245.

[4]) Тамъ-же, ст.ст. 1257 и 1258.

[5]) Уставъ Уголовнаго Судопроизводства (Св. Зак., т. XVI, ч. 1), ст. 415 и слѣд.

Изъ членовъ экипажа, занимающихъ спеціальныя на судне должности, нашъ законъ останавливается на опредѣленіи обязанностей помощника корабельщика и корабельнаго плотника.

и спеціальныя:

Такъ, кромѣ раньше изложенныхъ общихъ обязанностей, на помощника корабельщика возлагается: править судномъ, исполнять со всею точностью приказанія корабельщика, оказывать ему всяческую помощь, а въ его отсутствіе исправлять его должность, въ связи съ чѣмъ помощникъ корабельщика, исключая крайней необходимости, не долженъ отлучаться съ судна одновременно съ корабельщикомъ; далѣе, помощникъ корабельщика обязанъ слѣдить за поведеніемъ, работою и содержаніемъ подчиненныхъ ему членовъ экипажа, наблюдать за нагрузкой и вести по этому предмету отчетность, выдавать, по принятіи груза, установленныя расписки о пріемѣ и сбереженіи груза, имѣть попеченіе, чтобъ онъ не испортился въ пути, и, наконецъ, вести судовой журналъ всѣмъ происшествіямъ на суднѣ. Неисполненіе изложенныхъ обязанностей, помимо вознагражденія за нанесенные убытки, влечетъ уголовную отвѣтственность [1]). Подчиненіемъ помощникъ корабельщика обязанъ только одному корабельщику (ст.ст. 270 и 271).

помощника корабельщика,

Корабельный-же плотникъ, подобно всѣмъ остальнымъ членамъ экипажа, подчиненъ корабельщику и его помощникамъ. Въ кругъ обязанностей корабельнаго плотника входитъ попеченіе за исправностью судна какъ сооруженія и за сохраненіемъ груза (ст. 272). За допущеніе, невзирая на приказанія корабельнаго начальства, скопленія воды въ суднѣ въ количествѣ, при которомъ можетъ оказаться поврежденіе грузу (ст. 273), плотникъ подлежитъ вычету изъ жалованья слѣдующей ему платы за время не свыше двухъ сутокъ; если-же вслѣдствіе этого упущенія судно или грузъ потерпятъ какой-либо вредъ,—плотникъ, кромѣ вознагражденія за причиненный ущербъ или убытокъ, подвергается наказанію по ст. 1259 Уложенія о Наказаніяхъ, т. е. тюремному заключенію на время отъ четырехъ до восьми мѣсяцевъ. Сравнительно подробное опредѣленіе закономъ

корабельнаго плотника,

[1]) Уложеніе о Наказ., ст.ст. 1252—1254.

обязанностей корабельнаго плотника должно найти объясненіе въ томъ, что во время составленія относящихся сюда постановленій у насъ существовалъ почти исключительно деревянный флотъ. Въ настоящее-же время господствуетъ паровой флотъ, состоящій изъ судовъ металлическихъ, на которыхъ роль корабельнаго плотника уже не можетъ имѣть того значенія, какъ на судахъ деревянныхъ. Насколько-же сохранились деревянныя суда, всѣ они небольшихъ размѣровъ, такъ что и на нихъ нѣтъ надобности въ особомъ плотникѣ. Въ результатѣ должность корабельнаго плотника нынѣ превратилась въ должность необязательную для судна; и въ случаѣ неимѣнія плотника, свойственныя ему обязанности передаются матросамъ.

судовыхъ механиковъ

Что касается до судовыхъ механиковъ, то ихъ обязанности въ Уставѣ Торговомъ не указываются. Закономъ опредѣлены только, ранѣе изложенныя, условія допущенія тѣхъ или другихъ лицъ къ управленію машинами. Фактически-же обязанности механиковъ сводятся къ наблюденію за исправностью и годностью машинъ, котловъ и ихъ принадлежностей, а также за запасами необходимыхъ для дѣйствія машинъ матеріаловъ, какъ равно къ доставленію ведущему судовой журналъ лицу свѣдѣній, касающихся машинной части судна [1]). Кромѣ того, механикъ долженъ имѣть надзоръ за правильнымъ отправленіемъ служебныхъ обязанностей подчиненными ему лицами, именно помощниками механика (буде таковые имѣются на суднѣ). а также машинистами, кочегарами и угольщиками, составляющими въ своей совокупности „машинную команду", противополагающуюся „палубной командѣ" и вмѣстѣ съ этою входящую въ составъ судовой команды. Если на суднѣ нѣсколько помощниковъ механика,—обязанности между ними распредѣляются механикомъ.

и ботсмана.

Не указываетъ нашъ законъ и на обязанности ботсмана. Объясняется это, вѣроятно, тѣмъ, что должность ботсмана не есть необходимая на суднѣ, и обязанности ботсмана могутъ

---

[1]) На большихъ судахъ, помимо общаго судового журнала, ведется обыкновенно еще особый „машинный журналъ"—въ цѣляхъ болѣе детальной помѣтки данныхъ о порядкѣ управленія машиной, представляющихъ большое значеніе для установленія отвѣтственности въ случаяхъ несчастій съ судномъ.

быть распредѣлены между другими членами экипажа; даже въ тѣхъ случаяхъ, когда ботсманъ имѣется, обязанности его въ состояніи быть различными смотря по числу помощниковъ капитана, роду судна и т. п. Въ общемъ обязанности ботсмана сводятся къ наблюденію за цѣлостью и исправностью наружныхъ принадлежностей судна, за наружнымъ видомъ судна, за поведеніемъ матросовъ; онъ распредѣляетъ между послѣдними судовыя работы, а также распоряжается работами при маневрированіи судна, какъ равно при отдаваніи и уборкѣ якорей (если при этомъ нѣтъ старшаго лица судового экипажа).

Обязанности судохозяина.

Къ обязанностямъ-же судохозяина или, въ извѣстныхъ случаяхъ, капитана относится: давать членамъ экипажа пищевое довольствіе, платить имъ жалованье, лѣчить ихъ въ случаѣ болѣзни втеченіе пути и доставлять въ отечество при прекращеніи дѣйствія договора за границей.

Предоставленіе пищевого довольствія.

Пищевое довольствіе полагается независимо отъ частнаго соглашенія по этому предмету сторонъ договора. Въ данномъ смыслѣ служба на морскихъ судахъ представляетъ собою, вызываемую условіями морского быта, особенность, создающую для этой службы исключеніе изъ общаго правила, что при договорѣ личнаго найма предоставленіе пищевого довольствія нанимаемому можетъ имѣть мѣсто лишь въ силу особаго о томъ соглашенія [1]). Въ частности, для предупрежденія, могущихъ имѣть печальныя послѣдствія, недоразумѣній изъ-за содержанія, свойство пищевого довольствія опредѣляется обычаемъ или даже закономъ. Такъ и у насъ законъ постановляетъ, что корабельщикъ долженъ снабдить судно достаточнымъ количествомъ доброкачественныхъ жизненныхъ припасовъ, въ зависимости отъ числа судового персонала и продолжительности плаванія (ст. 275), и отпускать ежедневныя порціи въ опредѣленномъ размѣрѣ, именно на человѣка не менѣе того, сколько положено для дневной порціи матроса русскаго военнаго флота (ст. 276; ср. ст. 279). Замѣна какого-либо изъ установленныхъ припасовъ дозволяется лишь съ согласія членовъ экипажа (ст. 277). Равнымъ образомъ, уменьшеніе корабельщикомъ положенной

1) Зак. Гражд., ст. 2223.

порціи возможно только въ случаѣ крайней необходимости и не иначе, какъ съ согласія помощника капитана, ботсмана, плотника и старшаго или лучшаго водоходца; по прибытии-же въ портъ, корабельщикъ долженъ доплатить то, что было не додано (ст. 278). Претензіи членовъ экипажа на почвѣ отпуска жизненныхъ припасовъ заявляются капитану; а если онъ не удовлетворитъ этихъ претензій, то жалобы приносятся въ иностранныхъ портахъ — россійскому консулу, а въ россійскихъ городахъ и портахъ — общеустановленнымъ порядкомъ (ст. 268). Неправильныя дѣйствія корабельщика въ данномъ отношеніи влекутъ штрафъ (Уложеніе о Наказ., ст. 1237).

Уплата жалованья; способы его опредѣленія

Жалованье членамъ экипажа можетъ быть назначаемо или въ видѣ установленной суммы помѣсячно или за все путешествіе, или-же, иначе, въ формѣ извѣстной доли фрахтовыхъ денегъ или прибыли отъ плаванія; въ видѣ доли прибыли отъ плаванія жалованье уплачивается тогда, когда судно плаваетъ не изъ фрахтоваго вознагражденія, а за счетъ своего хозяина (напр., ради рыбной ловли, или занимается спасательнымъ промысломъ). Жалованье матросамъ назначается обыкновенно помѣсячно; жалованье-же въ видѣ опредѣленной суммы за все путешествіе, а равно и въ остальныхъ двухъ формахъ, на практикѣ устанавливается преимущественно капитанамъ, чтобы болѣе ихъ заинтересовать въ цѣлесообразномъ окончаніи плаванія. Назначеніе жалованья въ видѣ опредѣленной суммы помѣсячно или за весь рейсъ соотвѣтствуетъ формамъ уплаты жалованья при личномъ наймѣ вообще; между тѣмъ какъ назначеніе жалованья въ формѣ извѣстной доли фрахтовыхъ денегъ или прибыли предполагаетъ уже между членами экипажа наличность ассоціаціи, каковое обстоятельство должно сопровождаться неизбѣжнымъ въ такомъ случаѣ предоставленіемъ доступа членамъ экипажа къ торговымъ книгамъ судна, не вяжущагося съ судовой дисциплиной, почему такой способъ назначенія вознагражденія членамъ экипажа, прежде бывшій естественнымъ при организаціи экипажа на товарищескихъ началахъ, нынѣ считается неудобнымъ. При назначеніи жалованья за все плаваніе, само собою разумѣется, сумма жалованья подлежитъ повышенію въ случаѣ измѣненія пути, вызывающаго увеличеніе продолжительности плаванія.

и порядокъ уплаты.

Въ отношеніи времени уплаты жалованья морякамъ практикуется своеобразный порядокъ пріуроченія ея къ концу плаванія, или-же по крайней мѣрѣ къ болѣе или менѣе продолжительнымъ періодамъ, подчасъ съ выдачей въ концѣ этихъ періодовъ лишь части причитающагося къ этому времени жалованья и съ уплатой остатка въ концѣ плаванія. Такой порядокъ установленъ въ зависимости отъ условнаго характера заключаемаго съ членами экипажа обязательства расчитаннаго на благополучное окончаніе плаванія. При этомъ, уплата производится обыкновенно въ мѣстѣ заключенія договора, или въ мѣстѣ прекращенія его дальнѣйшаго дѣйствія — въ случаѣ наступленія непредвидѣнныхъ для этого причинъ. Въ виду такого порядка уплаты жалованья, чтобы обезпечить морякамъ возможность сдѣлать себѣ необходимыя принадлежности къ плаванію, имъ вошло въ обычай давать, въ установленномъ размѣрѣ, задатокъ; а съ другой стороны, примѣняются мѣры къ огражденію уплаты жалованья въ случаѣ прерванія, по непредвидѣннымъ обстоятельствамъ, дѣйствія договора. Къ категоріи особенностей уплаты жалованья принадлежитъ и попадающееся въ нѣкоторыхъ законодательствахъ постановленіе относительно возвышенія оклада жалованья въ случаѣ продолженія службы свыше извѣстнаго періода времени или уменьшенія числа членовъ экипажа. Кромѣ того, въ связи съ общимъ попеченіемъ о положеніи моряковъ, отражающимся, между прочимъ, въ установленіи, по нѣкоторымъ законодательствамъ, неограниченной отвѣтственности судохозяина по удовлетворенію членовъ экипажа причитающимся жалованьемъ,—уплата имъ послѣдняго въ нѣкоторыхъ государствахъ производится при условіяхъ обезпеченія за этимъ, въ той или другой формѣ, контроля правительственныхъ органовъ. Огражденіе интересовъ моряковъ иной разъ граничитъ даже съ нарушеніемъ общихъ принциповъ, лежащихъ въ основаніи обезпеченія интересовъ третьихъ лицъ. Такъ, на жалованье моряковъ нѣкоторыя законодательства не допускаютъ наложенія взысканій, кромѣ развѣ только исполненій по искамъ, вытекающимъ изъ долговъ, сдѣланныхъ для удовлетворенія первостепенныхъ потребностей членовъ экипажа или ихъ семействъ. Во Франціи члены экипажа имѣютъ

право преимущественнаго удовлетворенія, по отношенію къ причитающемуся имъ жалованью, изъ цѣнности судна и фрахтовыхъ денегъ; могутъ даже задержать выдачу груза впредь до уплаты фрахтовыхъ денегъ.

Наше право: форма назначенія жалованья,

Что касается до нашего законодательства, то у насъ форма назначенія жалованья предрѣшается только по отношенію къ „неопредѣлительному пути", т. е. когда судно, по доставленіи груза въ одинъ портъ, беретъ иной грузъ для доставленія въ другой портъ и т. д. Въ этомъ случаѣ жалованье должно быть назначено помѣсячно (ст. 246 съ примѣч.). По

источникъ

нашему праву, въ противоположность уплатѣ жалованья при другихъ видахъ найма и въ качествѣ остатка прежнихъ воззрѣній на организацію мореходныхъ экспедицій, уплата жалованья членамъ экипажа производится исключительно изъ денегъ, выручаемыхъ за наемъ судна и провозъ груза (ст. 284). Если таковыхъ денегъ не окажется,—пропадетъ и жалованье. Законъ ясно устанавливаетъ, что когда судно или нагруженный на немъ товаръ до производства расчета съ членами экипажа „пропадетъ, сгоритъ или иначе истребится, то и плата ихъ тутъ-же пропадаетъ" (ст. 285). Очевидно, законодатель пытается вызвать наибольшую энергію экипажа для предупрежденія опасности и для спасанія въ случаѣ ея наступленія, связывая вознагражденіе съ судьбою судна и груза. Подъ понятіе предусмотрѣннаго послѣднимъ постановленіемъ истребленія судна или груза подходятъ только случаи непредвидѣннаго несчастія. Поэтому ст. 285 не можетъ быть распространена на случаи утраты судна или груза вслѣдствіе участія злой воли, какъ, напр., въ случаѣ конфискаціи (ст. 286); какъ равно не должна распространяться и на случай невозможности продолжать плаваніе за обнаружившеюся неспособностью къ этому судна. При всемъ томъ, по поводу изложеннаго положенія нашего закона относительно источника, изъ котораго черпается жалованье членамъ экипажа, нельзя не высказать, что поставленіе уплаты этого жалованья въ зависимость отъ такого случайнаго обстоятельства, какъ гибель или поврежденіе судна или помѣщеннаго на немъ груза, дѣлаетъ положеніе судового персонала необезпеченнымъ; къ тому-же гибель или поврежденіе судна и груза могутъ произойти безо всякой вины

судового экипажа. Съ другой стороны, судовой персоналъ и безъ угрозы лишиться жалованья имѣетъ достаточно побужденія заботиться о цѣлости и сохранности судна и груза. Многія иностранныя законодательства отъ положенія, принятаго нашимъ правомъ, давно уже уклонились. Но выданные задатки и у насъ ни въ какомъ случаѣ не подлежатъ возвращенію, такъ какъ о возвращеніи ихъ въ законѣ нѣтъ указанія. Въ случаѣ-же кораблекрушенія (когда, слѣдовательно, жалованье не подлежитъ уплатѣ), если спасены будутъ остатки судна или груза,—члены экипажа получаютъ вознагражденіе лишь за спасеніе потопленныхъ вещей. По ст. 529, если крушеніе или гибель судна и имѣвшагося на немъ груза произошли не отъ вины корабельщика или прочихъ членовъ экипажа и не отъ недостатковъ въ суднѣ или его оснасткѣ, но единственно отъ какого-либо неизбѣжнаго случая, то за отважность и труды при спасеніи судна или груза слѣдуетъ уплатить спасавшимъ членамъ экипажа награжденіе въ размѣрѣ шестой доли той платы, которую они получили-бы, если-бы благополучно довезли до мѣста назначенія. Это вознагражденіе должны выдать хозяинъ судна, или страховое общество. Буде хозяева сами не удовлетворятъ имѣющихъ право на награду,—на вознагражденіе спасавшихъ и сберегавшихъ должна быть продана съ публичнаго торга соотвѣтствующая часть спасеннаго (ст. 530). Съ другой стороны, полагается особое вознагражденіе за исполненіе приказанія идти на ботъ или прамъ, въ случаѣ нагрузки или выгрузки въ нихъ товаровъ, именно по 30 коп. за каждую подобную посылку (ст. 267). Что-же касается до времени уплаты жалованья, то, по постановленію Устава Торговаго, корабельщикъ, подъ страхомъ штрафа до 10 р. [1]), обязанъ выдать заслуженную плату „усерднымъ, послушнымъ и исправнымъ въ своей должности и въ поведеніи“ членамъ экипажа по прибытіи судна въ мѣсто назначенія и по сдачѣ груза въ исправности; по отношенію къ тѣмъ-же, кои не удовлетворяютъ этимъ условіямъ или подадутъ поводъ къ подозрѣнію, что имѣютъ намѣреніе совершить побѣгъ съ судна, корабельщику дозволяется удержать плату

и время уплаты.

[1]) Уложеніе о Наказ., ст. 1245.

за одинъ мѣсяцъ (ст. 280). Установленіе уплаты жалованья лишь послѣ сдачи груза въ мѣстѣ назначенія объясняется тѣмъ, что при сдачѣ груза поступаютъ фрахтовыя деньги, изъ которыхъ и можетъ быть уплачено жалованье; съ другой стороны, такой порядокъ расчета съ членами экипажа содѣйствуетъ также сбереженію ими своего заработка, который при частичныхъ платежахъ во время плаванія могъ-бы быть легко растраченъ въ мѣстахъ захода судна. При назначеніи жалованья въ видѣ части прибыли, само собою разумѣется, жалованье окончательно можетъ быть уплачено также лишь по завершеніи рейса и сведеніи счетовъ по полученной прибыли. Равнымъ образомъ и при опредѣленіи жалованья за рейсъ, оно подлежитъ уплатѣ только по окончаніи рейса. Но вышеупомянутое пріуроченіе уплаты жалованья къ окончанію рейса едва-ли имѣетъ примѣненіе къ случаямъ назначенія помѣсячной платы, такъ какъ законъ говоритъ не только о вычисленіи платы помѣсячно, но и о производствѣ платы помѣсячно (ст. 245 п. 3 и ст. 246). При продажѣ русскаго судна въ иностранномъ портѣ, жалованье членамъ экипажа, буде они россійскіе подданные, должно быть уплачено (хозяиномъ судна, а уже не корабельщикомъ, какъ это разъяснилъ Сенатъ [1]) — вплоть по возвращеніе ихъ въ портъ или городъ, откуда они нанялись; помимо того, слѣдуетъ снабдить ихъ и путевыми издержками (включая расходы по пищевому довольствію), кромѣ случая, если они перейдутъ на службу къ другому корабельщику, съ которымъ и вернутся въ россійскій портъ (ст.ст. 292 и 295 п. 2; Уставъ Консульскій, ст. 57 п. 5).

Льготы по освобожденію причитающагося жалованья отъ взысканій у насъ не установлено; по нашему праву, неприкосновенны только выданные задатки, а изъ жалованья членовъ экипажа корабельщикъ долженъ производить „по временамъ“ вычеты въ пользу ихъ кредиторовъ (ст. 256).

Производство жалованья во время болѣзни и лѣченіе.

Къ категоріи своеобразностей договора найма экипажа принадлежитъ и обязанность, въ случаѣ болѣзни, продожать платить жалованье заболѣвшему, а также лѣчить его. Обязанность эта возникла, очевидно, въ зависимости отъ трудно-

[1]) Рѣш. Гражд. Кассац. Д-та за 1869 г. № 867.

стей обстановки мореходной службы. Но, само собою разумѣется, примѣненіе такой обязанности должно быть ограничено лишь болѣзнями, являющимися послѣдствіемъ служебной дѣятельности, а не невоздержнаго, напр., поведенія. Такъ и по нашему законодательству. Хотя не содержится ограниченія причинъ заболѣваемости въ ст. 289, постановляющей вообще производить заболѣвшимъ жалованье по день окончанія договора, хотя-бы заболѣвшій былъ высаженъ и оставленъ въ какомъ-либо портѣ въ виду невозможности продолжать дальнѣйшій путь; но указанное ограниченіе вытекаетъ изъ ст. 265, установляющей, что если членъ экипажа въ пьянствѣ или дракѣ будетъ изувѣченъ или сдѣлается отъ распутства неспособнымъ къ отправленію своей должности на суднѣ, то онъ лишается платы, дабы на его мѣсто можно было нанять другого. Равнымъ образомъ статьи 288 и 290, опредѣляющія условія вознагражденія при полученіи увѣчій, ранъ и другихъ поврежденіи, ограничиваютъ обязанность по выдачѣ вознагражденія только случаями, связанными съ отправленіемъ должности. Именно при полученіи при такихъ условіяхъ увѣчья, раны или иного поврежденія, потерпѣвшій въ правѣ требовать отъ корабельщика не только призрѣнія и помощи, но и всѣхъ издержекъ, какія можетъ причинить лѣченіе (ст. 288); а лишившемуся какого-либо члена, кромѣ того, слѣдуетъ выдать двойную по договору плату (ст. 290). Въ случаѣ смерти, это вознагражденіе, равно какъ и заслуженное вообще жалованье, уплачивается наслѣдникамъ (ст.ст. 290 и 291).

Вознагражденіе въ случаѣ смерти или поврежденія въ здоровьѣ, причиненныхъ пароходными предпріятіями.

Впрочемъ, изложенныя правила о вознагражденіи за поврежденіе здоровья и смерть членовъ экипажа должны въ настоящее время имѣть примѣненіе лишь при плаваніи на парусныхъ судахъ. 25 января 1878 г. послѣдовало изданіе особаго закона о вознагражденіи лицъ, потерпѣвшихъ вредъ или убытокъ вслѣдствіе смерти или поврежденія въ здоровьѣ, причиненныхъ при эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ и пароходныхъ сообщеній [1]), нынѣ вошедшаго въ составъ ст. 683 Законовъ Гражданскихъ. Такъ какъ этотъ законъ—позднѣйшій сравнительно съ относящимися до дан-

[1]) П. С. Зак., № 58.111.

наго предмета постановленіями Устава Торговаго (заимствованными изъ Устава Купеческаго Водоходства 1871 г.), то онъ долженъ имѣть примѣненіе къ морскому плаванію, тѣмъ болѣе, что онъ это плаваніе спеціально предусматриваетъ. Въ частности, законъ 25 января 1878 г. (теперь, какъ сказано было, ст. 683 Законовъ Гражданскихъ) устанавливаетъ, что вознагражденіе за вредъ или убытокъ вслѣдствіе смерти или поврежденія въ здоровьѣ уплачивается владѣльцами пароходныхъ предпріятій [1]) (казна, общества и частныя лица). При этомъ, Сенатъ поясняетъ, что относящаяся сюда отвѣтственность не обусловливается непремѣнно наличностью преступленія или проступка, а наступаетъ и при нанесеніи вреда случайностью, вытекая изъ факта принадлежности предпріятія, почему потерпѣвшимъ и предоставлено право отыскивать вознагражденіе съ владѣльца, а не съ лицъ, виновныхъ въ причиненіи вреда [2]). Вознагражденіе назначается по общимъ принципамъ Законовъ Гражданскихъ и по опредѣленію суда, при чемъ нѣтъ оговорки относительно ограниченія отвѣтственности судохозяина за ущербъ, причиненный неправильными дѣйствіями или упущеніями корабельщика, какъ это предусмотрѣно въ ст. 241 Устава Торговаго; съ другой-же стороны, не исключено, предусмотрѣннаго въ ст. 240 Устава Торговаго, положенія, что хозяинъ пароходнаго или иного судна отвѣтствуетъ за вредъ и убытки, причиненные невѣрностью, или нечестностью, или недостаткомъ искусства и знанія корабельщика, какъ равно за происшедшіе отъ неосторожности или упущеній съ его стороны,—только тогда, когда самъ корабельщикъ, оказы-

---

[1]) Употребленное въ законѣ слово „предпріятіе" указываетъ на то, что данный законъ имѣетъ примѣненіе лишь къ такого рода операціямъ и дѣйствіямъ, которыя носятъ коммерческій характеръ, въ связи съ чѣмъ пароходы, содержимые правительствомъ не въ интересахъ извлеченія чисто матеріальныхъ выгодъ, не должны подпадать примѣненію даннаго закона (рѣш. Гражд. Кассац. Д-та Правит. Сената за 1907 г. № 70).

[2]) Рѣш. Гражд. Кассац. Д-та: за 1879 г. № 157, за 1880 г. № 109, за 1883 г. № 6, за 1894 г. № 103 и др. Ср. рѣш, того-же Д-та за 1894 г. № 7.

вается къ тому неспособнымъ [1]). По закону 25 января 1878 г., владѣльцы предпріятій освобождаются отъ установленной отвѣтственности по вознагражденію только въ случаѣ, когда докажутъ, что несчастіе произошло: а) не по винѣ управленія предпріятіемъ и его агентовъ, или-же б) вслѣдствіе воздѣйствія непреодолимой силы. Такимъ образомъ, onus probandi лежитъ на владѣльцѣ предпріятія—съ установленіемъ, слѣдовательно, презумпціи о нанесеніи ущерба по винѣ предпріятія; на истцѣ лежитъ лишь обязанность доказать причинную связь между ущербомъ и бывшимъ происшествіемъ, вызвавшимъ ущербъ [2]). Примѣненіе изложенныхъ правилъ объ отвѣтственности не можетъ быть устранено или измѣнено частными соглашеніями сторонъ. Размѣръ вознагражденія долженъ зависѣть исключительно отъ понесеннаго въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ ущерба, при чемъ вознагражденіе назначается, сообразно съ желаніемъ потерпѣвшаго, или въ видѣ единовременно выдаваемой суммы, или же въ видѣ ежегоднаго или въ иные опредѣленные сроки уплачиваемаго пособія. Въ случаѣ обнаружившихся впослѣдствіи новыхъ обстоятельствъ, размѣръ срочнаго пособія можетъ быть увеличенъ или уменьшенъ по рѣшенію суда вслѣдствіе требованія заинтересованной въ томъ стороны. Для исковъ (вчиняемыхъ въ судахъ гражданскихъ или уголовныхъ) установленъ двухгодичный срокъ (насколько касается морского плаванія) считая со дня послѣдовавшихъ смерти или поврежденія въ здоровьѣ; подача-же просьбъ объ измѣненіи размѣра періодическаго вознагражденія не ограничивается срокомъ. Владѣльцы пароходныхъ предпріятій, естественно, имѣютъ право на возмѣщеніе присужденнаго съ нихъ вознагражденія со стороны своихъ агентовъ, по винѣ которыхъ произошло несчастіе.

Доставленіе членовъ экипажа въ отечество.

Наконецъ, къ обязанностямъ судохозяина принадлежитъ и доставленіе моряковъ въ отечество въ случаѣ, когда прекращеніе дѣйствія заключеннаго съ ними договора произойдетъ

---

[1]) Рѣш. того-же Д-та за 1887 г. № 96; ср. рѣш. того-же Д-та за 1879 г. № 385 и за 1894 г. № 7.

[2]) Рѣш. того-же Д-та за 1899 г. № 64.

за-границей, а въ томъ числѣ и въ случаѣ болѣзни члена экипажа, буде онъ окажется не въ состояніи продолжать путь на суднѣ. Такъ и по нашему закону, въ случаѣ-ли продажи судна за границей (ст. 292), или невозможности моряку продолжать плаваніе по болѣзни (ст. 288), хотя-бы происшедшей отъ дурного поведенія (ст. 265), а также въ другихъ случаяхъ увольненія членовъ экипажа—впрочемъ, только изъ россійскихъ подданныхъ [1]) (ст. 297, примѣч.; ср. ст. 297[1] по Прод. 1909 г.), —должны быть имъ оплачены путевыя издержки на обратное возвращеніе въ портъ или городъ, откуда они взяты. Но въ случаѣ поступленія членовъ экипажа, по продажѣ судна за границей, на службу на другое судно, могущее ихъ доставить въ россійскій портъ, корабельщикъ и судохозяинъ, какъ раньше было сказано, освобождаются отъ обязанности уплачивать вознагражденіе на покрытіе расходовъ по возвращенію на родину (ст. 292). Казалось-бы, это ограниченіе слѣдуетъ распространить и на прочіе случаи добровольнаго поступленія членовъ экипажа на службу на другое судно. Равнымъ образомъ судохозяинъ освобождается отъ такой обязанности, если матросы покинутъ русское судно въ иностранномъ портѣ по своей волѣ, или окажутъ непослушаніе и грубости. Въ этихъ послѣднихъ случаяхъ, при безрезультатности содѣйствія россійскаго консула къ возвращенію ихъ на суда и приведенію къ послушанію, они отправляются въ отечество консуломъ, при случаяхъ, на русскихъ военныхъ или частныхъ судахъ матросами, при содѣйствіи мѣстныхъ начальствъ и съ извѣщеніемъ Отдѣла Торговаго Мореплаванія о поступкахъ пересылаемыхъ (ст. 296). Консулы также отправляютъ въ отечество членовъ экипажа, намѣренно оставленныхъ за границей судохозяиномъ или корабельщикомъ; но въ этомъ случаѣ—за счетъ судохозяина, съ котораго, въ связи съ симъ, установлено взысканіе не свыше двойной суммы издержекъ возвращенія (ст. 297).

---

[1]) Международное право распространяетъ указанную обязанность по возвращенію членовъ экипажа въ отечество и на иностранцевъ.

О случаяхъ оставленія членовъ экипажа въ россійскихъ портахъ нашъ законъ не содержитъ постановленій; очевидно, платить имъ путевыя издержки слѣдуетъ только тогда, когда оставленіе члена экипажа произошло исключительно по винѣ судохозяина, а не по винѣ самого члена экипажа. Въ законѣ установлена лишь уголовная отвѣтственность на случай, если корабельщикъ насильно или обманомъ оставитъ члена экипажа не въ томъ мѣстѣ, въ которомъ это лицо должно было покинуть судно [1]).

Прекращеніе дѣйствія договора.

Что касается прекращенія дѣйствія договора найма судового экипажа, то, въ виду исключительныхъ условій морского судоходства, самовольное прекращеніе дѣйствія договора членами экипажа должно, естественно, подлежать особому предупрежденію со стороны закона. Во вниманіе къ этому, законодательства болѣе или менѣе подробно устанавливаютъ—когда происходитъ прекращеніе дѣйствія относящагося сюда договора. Само собою разумѣется, оно наступаетъ прежде всего за истеченіемъ срока найма. Моментъ истеченія этого срока при опредѣленіи продолжительности дѣйствія договора днями, мѣсяцами и тому подобными не возбуждающими недоразумѣній терминами — не подлежитъ сомнѣнію: онъ наступаетъ съ окончаніемъ даннаго періода времени. Но всѣхъ перипетій морского плаванія предусмотрѣть невозможно, а вмѣстѣ съ симъ и окончанія того или другого рейса. Поэтому, наемъ членовъ экипажа на опредѣленное число мѣсяцевъ, а тѣмъ болѣе дней, практикуется сравнительно рѣдко. Болѣе употребительнымъ способомъ найма является заключеніе договора на время всего даннаго плаванія или рейса. Въ случаѣ-же пріуроченія продолжительности дѣйствія договора найма къ продолжительности плаванія, къ каковому случаю долженъ быть отнесенъ и наемъ на неопредѣленное время, возникаетъ вопросъ—когда полагать данное плаваніе оконченнымъ, и, слѣдовательно, когда нанятый имѣетъ право считать себя свободнымъ за предполагаемымъ окончаніемъ дѣйствія заключеннаго договора?

Что разумѣется подъ окончаніемъ плаванія?

Буде по отношенію къ этому вопросу нѣтъ какихъ-либо спеціальныхъ постановленій въ договорѣ,—обычаи, перешедшіе

---

[1]) Уложеніе о Наказ., ст. 1241.

отчасти въ дѣйствующее законодательство, установили воззрѣніе, что подъ окончаніемъ плаванія въ данномъ случаѣ слѣдуетъ разумѣть возвращеніе судна въ тотъ портъ, изъ котораго оно вышло; помимо этого, нанятый имѣетъ право просить отпуска (въ смыслѣ вычеркнутія изъ судовой роли) не ранѣе, какъ судно будетъ вполнѣ разгружено, очищено и поставлено въ надлежащее мѣсто, а также будутъ произведены необходимыя формальности. Редакція, касающейся даннаго предмета, ст. 283 нашего Устава Торговаго въ состояніи породить въ этомъ отношеніи нѣкоторое смущеніе за отсутствіемъ опредѣленія — съ прибытіемъ въ какой портъ можно считать плаваніе оконченнымъ; но изъ сопоставленія съ прочими статьями нетрудно прійти къ заключенію, что и въ этомъ случаѣ разумѣется портъ, изъ котораго судно вышло первоначально и гдѣ были заключены договоры съ членами экипажа. Ст. 283 Устава Торговаго постановляетъ: „пока корабль не прибылъ въ портъ, не выгруженъ и не ошвартовленъ [1]), или балластъ вновь не положенъ, корабельный служитель не можетъ требовать отпуска, хотя-бы и минулъ срокъ его договора“. Но когда все это выполнено, то корабельщикъ долженъ дать каждому изъ нихъ отпускъ (въ смыслѣ увольненія отъ службы), а также свидѣтельство о поведеніи во время дѣйствія договора и заслуженную плату. Такимъ образомъ, и нашъ законъ не признаетъ за членомъ экипажа права на увольненіе даже по истеченіи срока найма, а требуетъ еще окончанія связанныхъ съ приходомъ судна въ портъ дѣйствій.

Досрочное одностороннее расторженіе договора.

До истеченія-же срока найма договоръ односторонне можетъ быть расторгнутъ лишь въ силу указанныхъ въ договорѣ или самомъ законѣ поводовъ. Иностранныя законодательства предусматриваютъ таковые поводы и опредѣляютъ вытекающія отсюда послѣдствія; но нашъ Уставъ Торговый изъ относящихся сюда поводовъ указываетъ только на право корабельщика прекратить дѣйствіе договора въ случаѣ обнаруженія неспособности нанятаго къ отправленію принятыхъ имъ на себя обязанностей, при чемъ неспособность эта должна быть доказана на судѣ (ст. 287; ср. ст. 265).

---

[1]) Т. е. прикрѣпленъ къ берегу.

Прочіе поводы расторженія договора у насъ подлежатъ, слѣдовательно, заимствованію изъ общегражданскаго права, именно изъ правилъ, относящихся къ договору личнаго найма, которыя должны регулировать и послѣдствія расторженія договора, насколько они не предусмотрѣны въ Уставѣ Торговомъ или уголовныхъ законахъ. Но зато Уставъ Торговый съ особенною подробностью нормируетъ условія увольненія членовъ экипажа за границей. Такъ, уволить россійскаго подданнаго въ заграничныхъ портахъ, кромѣ случая продажи тамъ судна, корабельщикъ, подъ страхомъ денежнаго взысканія не свыше двойной суммы издержекъ по возвращенію въ отечество, а также вознагражденія за понесенные уволеннымъ отъ сего убытки [1], — можетъ только въ силу „важныхъ и необходимыхъ" причинъ и при этомъ не иначе, какъ съ письменнаго дозволенія россійскаго консула, посольства или миссіи, съ означеніемъ въ немъ причинъ увольненія. По возвращеніи въ Россію, корабельщикъ, въ свое оправданіе, обязанъ представить это дозволеніе въ таможню, для препровожденія куда слѣдуетъ (ст. 293), — такъ какъ вообще о всѣхъ видоизмѣненіяхъ въ составѣ членовъ экипажа корабельщикъ долженъ дать отчетъ съ указаніемъ, подъ присягою, причинъ, по которымъ произошло увеличеніе или уменьшеніе числа членовъ экипажа (ст. 294). Вообще при увольненіи съ русскихъ судовъ въ иностранныхъ портахъ россійскихъ подданныхъ, служащихъ въ качествѣ членовъ экипажа (включая сюда въ данномъ случаѣ и капитана), должны быть соблюдаемы слѣдующія, отчасти ранѣе уже изложенныя, условія: 1) чтобы увольненіе послѣдовало только въ такомъ случаѣ, когда на суднѣ, на которомъ прибыли тѣ люди, они не могутъ возвратиться въ Россію—по болѣзни, или вслѣдствіе продажи судна, или-же по другому законному поводу; при этомъ, они должны быть сполна удовлетворены причитающимися имъ деньгами, снабжены надлежащими аттестатами и обращены въ вѣдѣніе россійскаго консула. 2) Чтобы консулъ со своей стороны удостовѣрился, что эти люди удовлетворены жалованьемъ и путевыми издержками, по расчету до времени прибытія ихъ въ Россію, въ портъ, откуда они взяты.

[1] См. Уложеніе о Наказ., ст. 1240.

Слѣдовательно, жалованье должно быть производимо до доставленія ихъ въ упомянутый портъ. Если увольняемымъ не будетъ дано жалованья и путевыхъ издержекъ,—консулъ долженъ отъ судохозяина, его повѣреннаго или корабельщика потребовать надлежащаго въ пользу увольняемыхъ удовлетворенія. 3) Чтобы консулы давали отъ себя судохозяину или корабельщику поименную росписку въ пріемѣ въ свое вѣдѣніе увольняемыхъ съ означеніемъ указанныхъ закономъ подробностей. И 4) чтобы консулъ не обязывалъ уволенныхъ отправляться непремѣнно въ тотъ россійскій портъ, откуда они прежде отплыли (ст. 295).

Лоцмана.

Въ связи съ изложеніемъ постановленій, имѣющихъ предметомъ судовой экипажъ, слѣдуетъ коснуться и положеній морского права, регулирующихъ отношенія судохозяина и капитана къ лоцманамъ, являющимся, втеченіе ихъ дѣятельности на суднѣ, какъ-бы членами судового экипажа.

Понятіе

„Лоцманами“ называются лица, занимающіяся, въ видѣ промысла, проводомъ судовъ по водамъ, плаваніе по коимъ представляетъ нѣкоторыя особыя опасности. Поэтому лоцмана называются также и „проводниками“; но нашъ законъ проводниками называетъ, занимающихся проводомъ судовъ, частныхъ лицъ, не обладающихъ званіемъ лоцмана. По примѣру иностранныхъ государствъ, и у насъ въ однѣхъ мѣстностяхъ лоцмана существуютъ въ видѣ отдѣльныхъ самостоятельныхъ лицъ, а въ другихъ—входятъ въ составъ лоцманскихъ обществъ, или товариществъ, каковыя общества и товарищества разрѣшается образовывать лоцманамъ для болѣе успѣшнаго отправленія своего промысла (ст. 305) [1].

и организація.

[1]) Лоцманскія общества образуются на основаніи частныхъ ихъ уставовъ, правила коихъ должны сообразоваться съ постановленіями, изложенными въ ст. ст. 323—348 Устава Торговаго. Въ частности, по этимъ постановленіямъ, въ составъ лоцманскаго общества входятъ лоцманскій староста и лоцмана (старшіе и младшіе), а также лоцманскіе ученики; завѣдываніе же хозяйственными дѣлами общества принадлежитъ его управѣ, члены коей, какъ равно и лоцманскій староста, избираются лоцманами изъ своей среды. Лоцманъ, поступающій въ члены общества, обязанъ представить, на случай аварій, могущихъ произойти по его винѣ, денежное обезпеченіе въ размѣрѣ, опредѣляе-

Лоцманская часть, на всѣхъ моряхъ Имперіи, состоитъ въ вѣдѣніи Морского Министерства, по Главному Гидрографи-

момъ уставомъ общества; если-же не будетъ въ состояніи внести означеннаго обезпеченія, то можетъ представить часть его съ поручительствомъ двухъ членовъ общества, принимающихъ на себя обязанность пополнить, въ случаѣ надобности, эту сумму до указаннаго уставомъ размѣра (ст. 330). Изъ упомянутыхъ взносовъ образуется аварійный капиталъ, предназначающійся на вознагражденіе судохозяевъ за убытки по аваріямъ, причиненнымъ по винѣ лоцмановъ (ст. 333). При выходѣ лоцмана изъ общества, ему возвращается внесенное имъ обезпеченіе въ суммѣ, числящейся за нимъ ко дню его увольненія, но безъ процентовъ; послѣдніе остаются въ общемъ составѣ аварійнаго капитала (ст. 335). Лоцманскія общества состоятъ въ непосредственномъ подчиненіи лоцъ-командиру и его помощнику; при малочисленности-же членовъ общества, обязанности лоцъ-командира возлагаются на лоцманскаго старшину, а обязанности помощника лоцъ-командира — на лоцманскаго старосту. Лоцъ-командиръ, его помощникъ и лоцманскій старшина избираются лоцманскимъ начальствомъ. Кромѣ наблюденія за исполненіемъ лоцманами своихъ обязанностей, лоцъ-командиръ или лоцманскій старшина (гдѣ нѣтъ особаго лоцмейстера) надзираютъ за правильнымъ огражденіемъ фарватеровъ; въ портахъ, гдѣ не существуетъ портовой полиціи, они оберегаютъ гавань, рейдъ и фарватеръ отъ засоренія и заботятся о правильномъ размѣщеніи судовъ на рейдѣ; какъ равно на ихъ обязанности лежитъ надзоръ за поведеніемъ лоцмановъ на берегу и за порядкомъ въ лоцманскихъ селеніяхъ, гдѣ таковыя имѣются. За проступки, не влекущіе за собою преданія суду, лоцъ-командиръ, его помощникъ и лоцманскій старшина имѣютъ право подвергать лоцмановъ тѣмъ-же взысканіямъ, кои могутъ быть налагаемы ближайшимъ начальствомъ на отдѣльныхъ лоцмановъ или входящихъ въ составъ товариществъ, а кромѣ того въ правѣ перемѣщать лоцмановъ изъ разряда старшихъ въ разрядъ младшихъ и увольнять изъ общества. На фарватерахъ, гдѣ дѣйствуютъ лоцманскія общества, имъ предоставляется монополія, такъ что отдѣльнымъ лоцманамъ, а равно лоцманскимъ товариществамъ, заниматься тамъ проводкою судовъ воспрещается.

Лоцманскія-же товарищества составляются изъ лоцмановъ, не входящихъ въ составъ лоцманскихъ обществъ. Таковымъ лоцманамъ предоставляется соединяться, для провода судовъ по извѣстному фарватеру, въ товарищества, дѣйствующія на основаніи письменнаго договора участниковъ, утверждаемаго начальникомъ лоцманскаго округа (ст.ст. 349 и 350). Дѣлами лоцманскаго товарищества завѣдуетъ избираемый участниками товарищества староста, который въ то-же время является представителемъ товарищества передъ мѣстнымъ лоцманскимъ начальствомъ и наблюдаетъ за исполненіемъ распоряженій послѣдняго (ст. 351).

ческому Управленію, какъ представляющая собою многообразное значеніе также для интересовъ Морского Министерства; въ связи съ симъ и наблюденіе за исправнымъ исполненіемъ лоцманами лежащихъ на нихъ обязанностей принадлежитъ также Морскому Министерству (ст. 298). Лоцмана причисляются къ лоцманскимъ округамъ (ст. 299), во главѣ округа стоитъ начальникъ лоцманскаго округа (ст.ст. 298 и 300), а ближайшее на мѣстахъ завѣдываніе лоцманскими учрежденіями и отдѣльными лоцманами возлагается на Начальника порта, за исключеніемъ портовъ, гдѣ учреждено военно-морское портовое управленіе (ст. 301). Званіе лоцмана присвоивается исключительно лицамъ, получившимъ свидѣтельство на право провода судовъ и принявшимъ установленную присягу (ст. 307). Означенное свидѣтельство дается по исполненіи аспирантомъ опредѣленныхъ въ законѣ условій. Въ частности, въ смыслѣ образовательнаго ценза отъ лоцмана требуется лишь знаніе мѣстныхъ фарватеровъ и теченій, а равно другихъ особенностей, могущихъ имѣть вліяніе на успѣшность плаванія (ст.ст. 308—310) [1]. Лоцманамъ предоставляется исключительное право провода судовъ на фарватерахъ, предназначенныхъ для ихъ дѣятельности, а также въ портахъ, рейдахъ или каналахъ, гдѣ взятіе лоцмана признано будетъ обязательнымъ; въ этихъ водахъ услугами частныхъ проводниковъ корабельщики могутъ пользоваться только въ случаѣ неявки лоцмана (ст. 311 по Прод. 1906 г.). Съ другой стороны, какъ лоцмана, такъ и проводники обязаны оказывать помощь находящимся въ опасности судамъ подъ страхомъ уголовной отвѣтственности [2]. Сверхъ провода судовъ и оказанія имъ

Условія полученія званія лоцмана и функціи лоцмановъ.

[1] Вообще, согласно ст. 308, отъ желающихъ поступить въ лоцмана и лоцманскіе ученики требуется: 1) пребываніе въ россійскомъ подданствѣ не менѣе пяти лѣтъ до поступленія въ лоцмана или лоцманскіе ученики; 2) возрастъ не менѣе двадцати одного года для поступающихъ въ лоцмана и не менѣе шестнадцати лѣтъ для поступающихъ въ лоцманскіе ученики; 3) трезвое поведеніе и добрая нравственность; 4) обладаніе крѣпкимъ здоровьемъ и хорошимъ зрѣніемъ при способности правильно различать цвѣта флаговъ и огней на дальнемъ разстояніи; и 5) основательное знаніе мѣстныхъ фарватеровъ и теченій, а равно другихъ особенностей, могущихъ имѣть вліяніе на упѣшность плаванія.

[2] Уложеніе о Наказ., ст. 1256.

помощи, къ обязанностямъ лоцмановъ относится: 1) производство въ портахъ (за исключеніемъ военныхъ) промѣровъ рейдовъ и фарватеровъ; 2) участіе въ постановкѣ вѣхъ и бакеновъ; 3) надзоръ за правильностью огражденія фарватеровъ; и 4) наблюденіе, при проводкѣ судовъ, за тѣмъ, чтобы балластъ или угольный мусоръ не выбрасывались на фарватерахъ, рейдахъ, въ гаваняхъ и рѣкахъ. Кромѣ того, Главному Гидрографическому Управленію предоставляется возлагать на лоцмановъ завѣдываніе сигналами, показывающими глубину воды на фарватерахъ, а равно предостерегательными знаками и огнями (ст. 313). Помимо того, лоцмана обязаны немедленно сообщать мѣстному своему начальству о всякихъ перемѣнахъ въ фарватерахъ, могущихъ вліять на безопасность плаванія (ст. 314). Но лоцмана не въ правѣ входить съ корабельщикомъ, судохозяиномъ или грузоотправителями въ соглашенія относительно выгрузки и нагрузки судовъ, или брать на себя торговыя порученія означенныхъ лицъ (ст. 366). Отдѣльные лоцмана, лоцманскія товарищества и лоцманскія общества ежегодно, по окончаніи навигаціи, представляютъ мѣстному своему начальству краткіе отчеты о своей дѣятельности въ навигаціонное время (ст. 315). При исполненіи своихъ обязанностей лоцмана носятъ на груди особый, присвоенный ихъ званію, знакъ (ст. 316) и въ своей дѣятельности руководствуются установленными закономъ правилами (ст.ст. 317—320 и др.). Жалобы на лоцмановъ приносятся непосредственному ихъ начальству (ст. 321), которое лоцмановъ (какъ состоящихъ въ составѣ товарищества, такъ и дѣйствующихъ отдѣльно) за проступки, не влекущіе за собою преданія суду, имѣетъ право подвергать денежному штрафу въ размѣрѣ не свыше пяти руб. и аресту до трехъ дней (ст. 322).

Приглашеніе лоцмана

Приглашеніе лоцмана на судно бываетъ или факультативнымъ—когда оно ставится въ зависимость отъ усмотрѣнія капитана, или-же обязательнымъ—при наличности опредѣленныхъ закономъ условій. Непринятіе лоцмана въ послѣднемъ случаѣ само по себѣ составляетъ уже проступокъ, караемый тѣмъ или другимъ наказаніемъ независимо отъ послѣдствій этого упущенія; между тѣмъ какъ неприглашеніе лоцмана тогда, когда это предоставлено на благоусмо-

трѣніе капитана, можетъ быть поставлено послѣднему въ вину лишь въ случаѣ, если-бы онъ это сдѣлалъ при условіяхъ, при которыхъ благоразуміе и служебное рвеніе должны были-бы побудить къ приглашенію лоцмана, а не надѣяться на свое умѣнье или опытность подчиненныхъ. Но во всякомъ случаѣ, разъ не произошло несчастія, не можетъ, конечно, возникать и вопроса объ отвѣтственности капитана, не взявшаго лоцмана тамъ, гдѣ это предоставлено его личному усмотрѣнію. Такъ, нашъ Уставъ Торговый въ качествѣ общаго положенія высказываетъ, что корабельщикъ подъ страхомъ гражданской (ст. 233) и уголовной (Уложеніе о Наказ., ст. 1242) отвѣтственности, обязанъ брать проводниковъ или лоцмановъ вездѣ, гдѣ законъ, обычай или нужная предосторожность того требуютъ. Въ частности, и за границей, по прибытіи къ иностранному порту, въ которомъ отъ правительства учреждены лоцмана, вмѣняется корабельщику въ обязанность непремѣнно подать установленный знакъ или сигналъ для вызова лоцмана, въ виду обычая страховыхъ обществъ не платить вознагражденія за вредъ и убытки, если корабельщикъ не воспользуется возможностью имѣть лоцмана той мѣстности,—буде, конечно, въ страховомъ договорѣ не опредѣлено иначе (ст. 232). Въ мѣстахъ-же, гдѣ не установлено обязательнаго приглашенія лоцмана,—приглашеніе его факультативно. Формы договора ни съ лоцманами, ни съ проводниками у насъ не указано; слѣдовательно, договоръ можетъ быть и устнымъ. Въ

и условія ихъ дѣятельности.

лоцманскихъ водахъ, т. е. тамъ, гдѣ пользованіе услугами лоцмана обязательно или гдѣ имѣются лоцмана съ исключительнымъ правомъ провода судовъ, слѣдуетъ приглашать лицъ, имѣющихъ званіе мѣстнаго лоцмана; приглашеніе-же, при наличности лоцмана, частнаго проводника не исключаетъ необходимости сполна уплатить лоцманамъ установленную имъ плату (ст. 357). Даже въ случаѣ, когда-бы лоцманъ запоздалъ явиться на приглашеніе корабельщика и послѣдній обратился-бы къ услугамъ частнаго проводника, слѣдуетъ, буде лоцманъ явится ранѣе, чѣмъ судно станетъ на якорь или дойдетъ до мѣста назначенія, передать лоцману проводку судна. Въ этомъ случаѣ лоцманъ получаетъ плату сообразно разстоянію, на которомъ онъ проводилъ

судно (ст. 356). Если корабельщикъ, вызвавъ лоцмана на идущее съ моря судно, не пожелаетъ воспользоваться его услугами, то уплачиваетъ ему установленную плату за проводъ судна; когда-же лоцманъ будетъ вытребованъ для проводки на стоящее на якорѣ или ошвартовленное у пристани судно, которое затѣмъ не снимется съ якоря, то корабельщикъ обязанъ вознаградить лоцмана за проѣздъ его на судно и обратно (ст. 358). За проводъ судовъ лоцмана получаютъ плату, размѣръ и порядокъ взиманія которой опредѣляются правилами, утверждаемыми Морскимъ Министромъ по соглашенію съ Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ и Министромъ Торговли и Промышленности, а также частными уставами лоцманскихъ обществъ (ст. 312 по Прод. 1906 г.). При входѣ на судно лоцманъ предъявляетъ бланкетъ, въ которомъ корабельщикъ означаетъ прописью осадку и вмѣстимость судна; на этомъ - же бланкетѣ корабельщикъ удостовѣряетъ о благополучномъ проводѣ лоцманомъ судна и означаетъ сумму, выданную или причитающуюся къ выдачѣ лоцману за проводъ, а также вноситъ, если найдетъ нужнымъ, замѣчанія свои относительно обстоятельствъ, касающихся провода лоцманомъ судна (ст. 354). Корабельщикъ, сообщившій невѣрныя данныя объ осадкѣ или вмѣстимости судна, подвергается денежному въ пользу лоцмана взысканію въ двойномъ размѣрѣ противъ причитающейся за проводъ платы, независимо отъ общей по закону отвѣтственности за послѣдствія, которыя могутъ повлечь невѣрныя его показанія (ст. 355). Въ связи съ симъ, буде, при проведеніи судна на основаніи сдѣланныхъ невѣрныхъ показаній, съ судномъ случится несчастіе, — отвѣтственнымъ лицомъ считается уже не лоцманъ, а корабельщикъ, давшій ложное показаніе [1]). Лоцманъ руководитъ движеніемъ судна лишь въ зависимости отъ особенностей фарватера, а потому и отвѣчаетъ только за несчастныя послѣдствія, происшедшія отъ опасностей фарватера; отвѣтственность-же за всякія иныя несчастія, не зависящія отъ особенностей фарватера, лежитъ всецѣло на корабельщикѣ, на которомъ остается общее

---

[1]) Рѣш. 2-го Общаго Собранія Правит. Сената за 1905 г. № 67.

управленіе судномъ несмотря на приглашеніе лоцмана [1]). Если корабельщикъ, принявъ на судно лоцмана, не будетъ слѣдовать его указаніямъ или будетъ требовать вести судно, когда лоцманъ находитъ къ тому препятствія, то послѣдній имѣетъ право отказаться отъ отвѣтственности за послѣдствія, но обязанъ и въ этомъ случаѣ сообщать, по требованію корабельщика, свѣдѣнія, необходимыя для безопасности плаванія (ст. 364; ср. ст. 233); отвѣтственность при такихъ условіяхъ падетъ уже на корабельщика (ст. 233; Уложеніе о Наказ., ст. 1242). Лоцману воспрещается, безъ разрѣшенія корабельщика, оставлять судно ранѣе, нежели онъ поставитъ его на якорь въ безопасномъ мѣстѣ, или выведетъ въ открытое море, или будетъ смѣненъ другимъ лоцманомъ (ст. 362). Кромѣ вознагражденія установленною платой, во время пребыванія лоцмана и лоцманскаго ученика на суднѣ, корабельщикъ обязанъ снабжать ихъ безвозмездно пищею, а также отводить имъ помѣщеніе для ночлега и давать постель отдѣльно отъ команды (ст. 367). Если по какой-либо причинѣ лоцманъ будетъ задержанъ на суднѣ, то за все время задержанія онъ получаетъ съ корабельщика, сверхъ прокормленія и платы за проводъ, еще особое вознагражденіе въ установленномъ размѣрѣ; а въ случаѣ увоза лоцмана за предѣлы фарватера, корабельщикъ обязанъ возмѣстить ему путевыя и другія издержки по возвращенію на лоцманскую станцію (ст. 368). Взысканіе съ корабельщиковъ лоцманской платы, вознагражденія за задержаніе лоцмана и штрафа, опредѣленнаго за невѣрное показаніе углубленія или вмѣстимости судна, производится: тамъ, гдѣ существуютъ лоцманскія общества, —лоцъ-командиромъ или его помощникомъ, или лоцманскимъ старшиною, а въ другихъ мѣстностяхъ—мѣстнымъ лоцманскимъ начальствомъ; до представленія корабельщикомъ квитанціи въ уплатѣ причитающихся съ него денегъ, ему таможни не выдаютъ паспорта на отходъ отъ порта (ст. 369). Причитающаяся лоцманамъ плата, буде они входятъ въ составъ общества, поступаетъ въ общую кассу и, за отчисленіемъ въ общій и аварійный капиталы общества, распредѣляется между лоцманами со-

---

[1]) См. то-же рѣшеніе, а также рѣш. 4-го Д-та за 1895 г. № 1065.

гласно уставу (ст. 336); въ товариществахъ-же эти деньги распредѣляются согласно договору (ст. 349).

Отвѣтственность лоцмановъ предъ судохозяиномъ

За всякій вредъ и ущербъ, причиненные судну или товару отъ небрежности или незнанія лоцмана, отвѣчаетъ послѣдній [1]) [2]); а если онъ состоитъ членомъ лоцманскаго общества,—удовлетворить потерпѣвшихъ должно общество въ предѣлахъ, установленныхъ закономъ (ст. 334) [3]). Само собой разумѣется, расчеты съ отдѣльнымъ лоцманомъ или лоцманскимъ обществомъ по вопросу объ удовлетвореніи за убытки не касаются потерпѣвшихъ грузоотправителей и иныхъ третьихъ лицъ; въ связи съ симъ законъ ясно высказываетъ, что присутствіе лоцмана на суднѣ не освобождаетъ корабельщика отъ отвѣтственности по управленію судномъ „согласно указаніямъ лоцмана", напр., на случай столкновенія съ другимъ судномъ (ст. 359). Такъ что въ концѣ концовъ отвѣтственнымъ лицомъ передъ потерпѣвшими является по-преж-

и грузохозяевами.

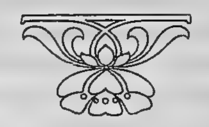
---

[1]) Согласно ст. 1255 Уложенія о Наказ., если проводникъ или лоцманъ набѣжитъ на камень, или на мель, или на берегъ, то, сверхъ лишенія платы за проводъ, онъ подвергается: когда это учинено по небрежности или неосторожности,—взысканію вреда и убытка, а когда учинено съ намѣреніемъ, — сверхъ вознагражденія за причиненные убытки еще наказанію за истребленіе и поврежденіе чужой собственности.

[2]) Сенатъ пояснилъ, что въ случаяхъ, когда приглашеніе лоцмана обязательно, судохозяинъ, принимая на свое судно лоцмана, ни въ какія договорныя съ нимъ личныя отношенія не вступаетъ, а исполняетъ лишь требованіе закона. Посему, разъ лоцманъ не входитъ въ составъ лоцманскаго общества, а состоитъ подъ непосредственнымъ начальствомъ порта, — отвѣчать за нанесенные его дѣятельностью убытки должно его начальство, т. е. Морское Министерство (рѣш. 4-го Д-та за 1889 г. № 578).

[3]) Въ частности, на возмѣщеніе убытковъ, причиненныхъ судохозяину по винѣ лоцмана, поступаетъ прежде всего взносъ его, числящійся въ аварійномъ капиталѣ, а при недостаточности взноса — на то-же назначеніе идетъ не свыше половины всего аварійнаго капитала общества; если уплатою указанныхъ суммъ убытокъ не будетъ сполна покрытъ, то на эту надобность обращается не болѣе половины имѣющагося у общества особаго запаснаго капитала, а при неимѣніи такового—не болѣе одной шестой части общаго капитала, принадлежащаго обществу; уплатою означенныхъ суммъ оканчивается денежная отвѣтственность по аваріи лоцманскаго общества (ст. 334).

нему судохозяинъ [1]): какъ послѣдній отвѣчаетъ за дѣйствія капитана, входящія въ сферу его обязанностей, точно также онъ долженъ отвѣчать и за дѣйствія замѣстителя капитана—лоцмана. Во вниманіе къ этому, вознагражденіе за убытки, происшедшіе отъ дѣйствій послѣдняго, долженъ взыскивать судохозяинъ въ лицѣ своего представителя — капитана; сами-же грузохозяева съ лоцмана или лоцманскаго общества убытковъ взыскивать не въ правѣ, такъ какъ въ непосредственныхъ отношеніяхъ съ ними не находятся.



[1]) Рѣш. Гражд. Кассац. Д-та Правит. Сената за 1885 г. № 38.

ЧАСТЬ ВТОРАЯ.

ДОГОВОРЪ МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ.

Судохозяинъ можетъ пользоваться своимъ судномъ различнымъ образомъ. Онъ можетъ перевозить на суднѣ свой собственный грузъ, или заниматься рыбною ловлей, или посылать судно для научныхъ изслѣдованій или увеселительныхъ прогулокъ и т. п. Но чаще всего судохозяинъ сдаетъ судно другимъ лицамъ для перевозки груза или пассажировъ въ силу особаго относящагося сюда договора морской перевозки [1]).

Понятіе.

Договоръ морской перевозки представляетъ собою двусторонній договоръ, имѣющій предметомъ транспортированіе моремъ, за условленное вознагражденіе, груза или людей на мѣсто назначенія [2]). Въ своихъ основаніяхъ договоръ морской перевозки, съ одной стороны, имѣетъ много общаго съ договоромъ сухопутной перевозки (съ которою обыкновенно уравнивается и перевозка по внутреннимъ водамъ, т. е. по рѣкамъ, озерамъ, каналамъ [3])), а съ другой— отъ него отличается нѣкоторыми особенностями.

Объектъ морской перевозки.

Объектомъ морской перевозки, подобно тому, какъ и сухопутной, могутъ быть разнаго рода грузы, пассажиры, ихъ багажъ, почтовыя посылки, письма...; но въ коммерческой сферѣ главнымъ образомъ морская перевозка служитъ для перемѣщенія грузовъ и, прежде всего, товаровъ. Поэтому при изложеніи свойствъ договора морской перевозки мы и будемъ пока имѣть въ виду договоръ по транспортированію только кладей.

---

[1]) Объ экономическомъ значеніи перевозки см. мое сочиненіе— Торговое Право (Одесса, 1911), стр. 756—758.

[2]) О „прямомъ сообщеніи“ см. только-что названное мое сочиненіе, стр. 764—766.

[3]) Лишь, какъ уже сказано было, итальянское законодательство обобщаетъ перевозку моремъ съ водною перевозкою вообще.

Предметъ договора

Хотя съ внѣшней стороны договоръ морской перевозки можетъ формулироваться какъ договоръ о наймѣ судна—всего, или лишь опредѣленной его части, или-же такой его части, которая потребуется для перевозки сдаваемыхъ для этого вещей (что имѣетъ мѣсто въ случаѣ договора о перевозкѣ отдѣльныхъ предметовъ, безъ опредѣленія мѣста ихъ нагрузки на суднѣ); но съ внутренней стороны предметомъ договора во всякомъ случаѣ служитъ только перемѣщеніе груза, какъ результатъ дѣятельности судна и его экипажа; разъ не послѣдуетъ этого результата,—не будетъ считаться выполненнымъ и заключенный договоръ перевозки. И это вполнѣ понятно: для занимающихся коммерціей услуги судна и его экипажа имѣютъ значеніе лишь постольку, поскольку онѣ помогаютъ возвышенію цѣнности товара при помощи его передвиженія на мѣсто назначенія, а не сами по себѣ; поэтому и перевозочная плата въ морскомъ правѣ пріурочивается лишь къ результату дѣятельности судна по перевозкѣ, а не къ самому процессу транспортированія. Но отсюда нельзя вывести заключенія, что для грузоотправителя безразлично—на какомъ суднѣ данный грузъ будетъ доставленъ на мѣсто назначенія. Напротивъ, индивидуальныя свойства судна для гарантіи успѣшности перевозки имѣютъ большое значеніе, и грузоотправитель, останавливаясь на избранномъ суднѣ, вѣроятно, имѣлъ въ виду его свойства. Вотъ почему замѣна условленнаго судна другимъ, а равно послѣдующая перегрузка клади на другое судно если и могутъ быть допущены, то лишь въ строго опредѣленныхъ закономъ или обычаями случаяхъ, буде такого права не предоставлено въ договорѣ. Въ этомъ отношеніи договоръ морской перевозки существенно отличается отъ договора сухопутной перевозки (а также, слѣдовательно, и отъ приравненной къ ней перевозки по внутреннимъ водамъ), гдѣ выборъ средствъ перевозки вполнѣ зависитъ отъ усмотрѣнія перевозчика—конечно, буде нѣтъ спеціальныхъ постановленій въ договорѣ въ отмѣну этого общепринятаго принципа.

и значеніе выбора судна.

Въ связи съ анализомъ свойствъ договора морской перевозки коснемся вопросовъ о томъ, какимъ образомъ заключается этотъ договоръ, какія онъ влечетъ послѣдствія

для сторонъ и при какихъ условіяхъ онъ прекращаетъ дѣйствіе.

I. Какъ всякій договоръ, и договоръ морской перевозки совершается на основаніи обоюднаго соглашенія сторонъ. Это соглашеніе лежитъ въ основаніи готовности заключить договоръ, оно-же устанавливаетъ и содержаніе договора, насколько не приходится въ послѣднемъ отношеніи считаться съ уставомъ мореходнаго предпріятія или особыми законами, регулирующими морскую перевозку: если содержащіяся въ уставахъ или особыхъ законахъ правила не допускаютъ отступленій, то они обязательны для обѣихъ сторонъ договора и должны отразиться на его содержаніи. Договоръ морской перевозки заключается съ одной стороны —грузоотправителемъ, именуемымъ въ этомъ смыслѣ „фрахтователемъ" (affréteur, Befrachter), будь онъ грузохозяинъ или нѣтъ—безразлично, а съ другой—судохозяиномъ или его замѣстителемъ—капитаномъ (ст. 372), въ данномъ смыслѣ называемыми „фрахтовщикомъ" (fréteur, Verfrachter). Полномочіе капитана заключать такого рода договоры, впрочемъ, не разумѣется само собою, а должно быть ясно выражено судохозяиномъ. Такъ, по нашему закону, нанятый корабельщикъ не иначе можетъ отдавать въ наемъ ввѣренное ему судно, какъ съ вѣдома и согласія своихъ хозяевъ и по полученіи отъ нихъ письменнаго о томъ приказа и наставленія, буде находится не въ томъ мѣстѣ, гдѣ они имѣютъ жительство и пребываніе (ст. 373). Въ случаѣ неполученія отъ судохозяевъ отвѣта объ ихъ согласіи на отдачу судна въ наемъ, корабельщикъ можетъ поступить по лучшему своему усмотрѣнію въ ихъ пользу тогда только, когда въ состояніи доказать, что чрезъ ожиданіе означеннаго отвѣта могъ-бы послѣдовать вредъ, или ущербъ, или убытокъ хозяевамъ, судну или грузу (ст. 374). Если-же корабельщикъ, во вниманіе къ только-что указаннымъ причинамъ, не дождавшись отвѣта отъ судохозяевъ, условился о наймѣ судна подъ грузъ, но грузить еще не началъ, а между тѣмъ получилъ отъ судохозяина отвѣтъ вопреки сдѣланному уже распоряженію,—въ такомъ случаѣ онъ можетъ отказаться отъ условія, буде судохозяинъ согласенъ заплатить нанимателю положенную на случай неустойки пеню; но когда корабель-

Условія заключенія договора. Соглашеніе контрагентовъ и его предѣлы.

Стороны.

Роль капитана.

щикъ началъ уже грузить, или когда судохозяинъ не согласенъ платить пени, то заключенный корабельщикомъ договоръ остается въ силѣ, и корабельщикъ долженъ лишь увѣдомить о томъ судохозяина, съ требованіемъ приказа и наставленія—какъ поступить съ судномъ по совершеніи пути (ст. 375). Казалось-бы, указанная условность силы заключенныхъ корабельщикомъ договоровъ должна простираться только на договоры объ отдачѣ въ наемъ всего судна или опредѣленной его части; иначе роль капитана въ дѣлѣ заключенія договоровъ перевозки была-бы шаткою. Кромѣ капитана, право заключать договоры перевозки слѣдуетъ признать и за агентами, какъ особо судохозяиномъ уполномоченными на этотъ предметъ лицами [1]), пока еще не предусмотрѣнными нашимъ законодательствомъ о морской перевозкѣ. Если идетъ рѣчь объ отдачѣ въ наемъ судна, принадлежащаго морскому товариществу,—заключать отъ имени послѣдняго относящійся сюда договоръ у насъ въ правѣ лишь начальный товарищъ (ст. 160 п. 1). Кромѣ означенныхъ двухъ сторонъ договора, т. е. фрахтователя и фрахтовщика, при исполненіи договора фигурируетъ еще получатель груза, при чемъ получатель или можетъ совпадать съ грузоотправителемъ—буде грузоотправитель посылаетъ грузъ для самого себя, такъ что отправитель и получитъ грузъ, или-же получатель можетъ быть совершенно самостоятельнымъ лицомъ. Стороны договора морской перевозки или сами другъ друга отыскиваютъ, или сводятся особыми по этой части маклерами. У насъ относящимися сюда „корабельными маклерами“ могутъ быть только присяжные маклера, являющіеся должностными лицами, имѣющими право принимать участіе и въ самомъ заключеніи сдѣлокъ, составляя въ такомъ случаѣ маклерскія записки, обладающія значеніемъ нотаріальныхъ актовъ [2]).

Грузополучатель.

Посредники.

Виды договора.

Договоръ морской перевозки можетъ имѣть въ виду, какъ это предусмотрѣно и въ ст. 376 Устава Торговаго,

---

[1]) Рѣш. Гражд. Кассац. Д-та Правит. Сената за 1893 г. № 32; рѣш. 4-го Д-та за 1888 г. № 1956.

[2]) О маклерахъ по нашему праву см. мое сочиненіе — Торговое Право, стр. 394 и слѣд.

наемъ всего судна, или части судна—при этомъ, части опредѣленной, или части неопредѣленной; послѣднее (наемъ неопредѣленной части судна) бываетъ при соглашеніи о перевозкѣ извѣстнаго количества груза безотносительно къ тому помѣщенію, которое онъ занимаетъ на суднѣ, въ смыслѣ какъ величины этого помѣщенія, такъ и его свойства. Въ большинствѣ случаевъ нанимается только часть судна, причемъ, съ постройкою морскихъ судовъ крупныхъ размѣровъ, наемъ части судна выливается обыкновенно въ форму договора о перевозкѣ опредѣленнаго груза безотносительно къ помѣщенію, которое онъ займетъ на суднѣ. Все-же судно въ настоящее время нанимается или для нагрузки исключительно собственнымъ грузомъ фрахтователя, или для уступки нанятаго судна, по частямъ, другимъ грузоотправителямъ,—конечно, со спекулятивною цѣлью. Наемъ части судна принимаетъ иногда еще своеобразную форму договора, подлежащаго выполненію со стороны фрахтовщика лишь при условіи, если наберется достаточно грузу, чтобы послать судно; въ противномъ случаѣ, т. е. когда къ условленному времени будетъ заявлено недостаточно предложеній со стороны грузоотправителей о перевозкѣ клади,—судно не будетъ послано, и договоры, заключенные съ грузоотправителями на такихъ условіяхъ, не будутъ подлежать выполненію (по-французски такой видъ найма судна называется affrètement „à cueillette“, каковое названіе перешло и въ другіе языки). Какіе размѣры разумѣть подъ количествомъ груза, при заявленіи о транспортированіи котораго судно подлежитъ посылкѣ,—опредѣляется обычаемъ; обыкновенно эти размѣры соотвѣтствуютъ тремъ четвертямъ того количества груза, которое судно можетъ поднять. Въ нашемъ Уставѣ Торговомъ о такого рода договорѣ, впрочемъ, нѣтъ указанія.

и связанная съ симъ юридическая характеристика.

Съ точки зрѣнія юридической характеристики, нашъ законъ уравниваетъ договоръ перевозки (какъ сухимъ путемъ, такъ и водою) съ договоромъ подряда[1]). Но это неправильно. Договоръ перевозки значительно сложнѣе, заключая въ себѣ элементы и личнаго найма (личныхъ силъ перевозчика, его собственныхъ или чужихъ, необходимыхъ

---

[1]) Зак. Гражд., ст. 1738 п. 3.

для осуществленія перевозки), и имущественнаго найма (при морской перевозкѣ—найма судна, всего или части), и договора поклажи (по храненію перевозимаго груза), а также договора порученія (по передачѣ перевозимыхъ предметовъ, по полученію наложеннаго платежа и пр.). Всѣ эти элементы органически связаны между собою; а потому договоръ перевозки слѣдуетъ считать договоромъ самостоятельнымъ (sui generis), каковымъ судебная практика его и признаетъ. Въ частности, въ морской перевозкѣ, при наймѣ всего судна или опредѣленной его части—договоръ болѣе приближается къ имущественному найму; при наймѣ-же судна для перевозки опредѣленнаго груза безотносительно къ помѣщенію, которое онъ займетъ на суднѣ,—договоръ имѣетъ характеръ найма по преимуществу личныхъ услугъ или подряда, и въ этомъ случаѣ признаки имущественнаго найма отражаются лишь въ томъ, что фрахтователь можетъ установить судно, на которомъ грузъ долженъ быть отправленъ. Первый видъ договора является особенностью морского права, между тѣмъ какъ второй видъ договора морской перевозки по своей юридической конструкціи до значительной степени совпадаетъ съ договоромъ сухопутной перевозки.

Продолжительность дѣйствія договора,

По продолжительности дѣйствія, договоръ морской перевозки можетъ имѣть предметомъ наемъ судна только на опредѣленный рейсъ, какова-бы его продолжительность ни была (при этомъ, на рейсъ туда, т. е. на мѣсто назначенія, на рейсъ обратный, или—въ оба конца, т. е. туда и обратно), или на нѣсколько опредѣленныхъ рейсовъ, или-же на опредѣленный періодъ времени по календарю. При наймѣ только части судна, договоръ заключается обыкновенно на опредѣленный рейсъ; а на нѣсколько рейсовъ или на извѣстное время, напр., на годъ, можетъ быть заключенъ договоръ, естественнѣе, при зафрахтованіи лишь цѣлаго судна. При наймѣ на опредѣленный періодъ времени означаются обыкновенно только порты, между которыми должно плавать данное судно. Соотвѣтственно съ продолжительностью дѣйствія договора опредѣляется за пользованіе судномъ и „фрахтовое вознагражденіе“ или „фрахтъ“ [1]): за данный рейсъ, невзирая

[1]) Отъ этого слова и самый договоръ перевозки (не только мор-

на его продолжительность, или за условленные рейсы, или-же за извѣстный періодъ времени.

форма

Въ зависимости отъ того, какъ нанимается судно—все, или его опредѣленная часть, или только для перевозки даннаго груза,—устанавливается большинствомъ дѣйствующихъ законодательствъ форма договора морской перевозки. Такъ, при договорѣ перевозки данной клади, безъ найма той или другой опредѣленной части судна, нерѣдко не устанавливается формы договора, между тѣмъ какъ при наймѣ всего судна или его опредѣленной части большинствомъ законодательствъ требуется письменная форма договора, съ закономъ установленными деталями. Договоръ морской перевозки подчасъ называется „чертепартіей"—отъ французскаго слова charte-partie, обозначающаго этотъ договоръ. Названіе это произошло отъ древняго обычая писать такого рода договоры на листѣ бумаги, подлежавшемъ разрыванію сверху донизу на двѣ части, изъ коихъ каждая давалась одному изъ контрагентовъ; въ случаѣ спора, присоединяли одну часть къ другой и такимъ путемъ возстановляли документъ. Этимъ-же названіемъ именуется и самый документъ, облекающій собою договоръ. Такъ и по нашему закону, о наймѣ судна подъ грузъ долженъ быть составленъ письменный договоръ, „который называется также[1]) чертепартіею" (ст. 377). Впрочемъ, отсутствіе письменной формы, согласно принципамъ, установившимся въ нашей судебной практикѣ, не въ состояніи вліять на дѣйствительность договора, а можетъ имѣть значеніе развѣ только по отношенію къ доказательности[2]). Но при порученіи перевозки безотносительно къ занимаемому грузомъ мѣсту, особаго договора о перевозкѣ

ской) называется „фрахтовымъ" договоромъ, какъ равно участвующія въ немъ стороны именуются „фрахтовщикомъ" и „фрахтователемъ", а наемъ судна—„зафрахтованіемъ".

[1]) Слово „также" должно тутъ означать или то, что какъ самый договоръ, такъ и письменный актъ, его облекающій, называется „чертепартіей", или то, что договоръ о наймѣ судна можетъ различно называться, а въ томъ числѣ и „чертепартіей".

[2]) Рѣш. Суд. Д-та Правит. Сената за 1902 г. № 566; рѣш. СПБургскаго Коммерч. Суда отъ 5 ноября 1870 г. по дѣлу Брюхова съ Тобертомъ.

въ большинствѣ случаевъ отдѣльно не заключается, а онъ выливается въ форму коносамента, или „грузовой росписи" по терминологіи нашего закона, каковая роспись составляется и выдается корабельщикомъ грузоотправителю какъ при наймѣ всего судна или опредѣленной его части, такъ и при порученіи груза къ перевозкѣ безотносительно къ помѣщенію, которое грузъ займетъ на суднѣ [1]).

и содержаніе.

Что касается содержанія договора, то у насъ въ Уставѣ Торговомъ указано содержаніе лишь договора, расчитаннаго на наемъ цѣлаго судна или опредѣленной его части. Именно, согласно ст. 377, въ относящемся сюда договорѣ должны быть означены: 1) имя судна и вмѣстимость, по мѣрительному свидѣтельству, въ тоннахъ или ластахъ; 2) имя корабельщика; 3) имя хозяина товаровъ или того, къ кому они адресованы; 4) мѣсто и время, опредѣленное для нагрузки и выгрузки; 5) условленное фрахтовое вознагражденіе въ видѣ платы за провозъ и грузового награжденія карабельщика; и 6) опредѣленіе—цѣлое судно нанимается, или только извѣстная его часть. Кромѣ изложеннаго содержанія, въ договорѣ должна быть условлена пеня на случай неустойки (ст. 378), т. е. на случай невыполненія договора въ предусмотрѣнномъ въ немъ смыслѣ, при чемъ эта пеня не должна превосходить установленныхъ въ законѣ предѣловъ (ст. ст. 379—381) [2]). Договоръ составляется въ двухъ образцахъ (экземплярахъ), за подписаніемъ договаривающихся сторонъ; одинъ образецъ остается у нанимающаго судно, а другой—у сдающаго судно въ наемъ. Составленный договоръ является у нотаріуса съ соблюденіемъ правилъ Положенія о Нотаріальной Части (ст. 382). Впрочемъ, по отношенію къ этому формальному условію Сенатъ высказался въ томъ-же смыслѣ, какъ и по отношенію къ письменной формѣ договора, именно что несоблюденіе правила о явкѣ договора у маклера (а слѣ-

---

[1]) Составленіе грузовой росписи сохранилось независимо отъ выдачи коносаментовъ. Грузовая роспись заключаетъ въ себѣ дополнительныя, болѣе детальныя, чѣмъ въ коносаментѣ, свѣдѣнія о свойствѣ груза и касается всего груза даннаго судна, какъ равно размѣщенія груза на суднѣ. Ср. выноску 1-ую на стр. 140.

[2]) См. также рѣш. Суд. Д-та Правит. Сената за 1896 г. № 1268.

довательно и у нотаріуса) не имѣетъ вліянія на дѣйствительность самаго договора [1]). Что-же касается до прочихъ деталей составленія договора, то возникаетъ вопросъ: насколько необходимо внесеніе въ договоръ перечисленныхъ въ нашемъ законѣ элементовъ содержанія; или, иными словами, невнесеніе того или другого элемента въ какой степени можетъ отозваться на силѣ договора? Буде данный элементъ существенно необходимъ для содержанія договора,—невнесеніе его должно влечь недѣйствительность договора; въ противномъ-же случаѣ, т. е. если данный элементъ существенно не необходимъ для содержанія договора,—невнесеніе его въ договоръ не повлечетъ недѣйствительности послѣдняго, а лишь заставитъ изъ другихъ источниковъ пополнить оказавшійся пробѣлъ по опредѣленію намѣренія контрагентовъ, такъ какъ законъ не устанавливаетъ, чтобы отсутствіе той или другой части содержанія договора непремѣнно влекло уничтоженіе силы договора. Съ этой точки зрѣнія и разсмотримъ каждый изъ указываемыхъ закономъ составныхъ элементовъ содержанія договора по найму судна всего или опредѣленной его части, при чемъ сопоставимъ значеніе этихъ элементовъ также для договора, имѣющаго предметомъ перевозку безотносительно къ помѣщенію, которое грузъ въ состояніи занимать на суднѣ. Для краткости послѣдняго рода договоры впредь будемъ называть „фрахтовыми договорами“, въ противоположность договорамъ перваго рода, которые будемъ именовать „договорами по зафрахтованію судна“.

Значеніе составныхъ частей послѣдняго.

1) Означеніе *имени судна* необходимо по соображеніямъ, ранѣе изложеннымъ, именно въ виду того, что выборъ фрахтователемъ того или другого судна совершается на основаніи взвѣшиванія свойствъ судна, имѣющихъ значеніе въ дѣлѣ не только удобствъ, но и обезпеченія окончанія данной экспедиціи. Согласно съ симъ, отсутствіе названія судна, очевидно, должно влечь недѣйствительность договора, такъ какъ неизвѣстно—о зафрахтованіи какого судна идетъ рѣчь, разъ нанимается условленное судно все или опредѣленная

[1]) Рѣш. 4-го Д-та за 1875 г. № 1826; см. также рѣш. того-же Д-та за 1893 г. № 1071.

его часть. Но по отношенію къ договору фрахтовому эти соображенія уже до значительной степени теряютъ свой смыслъ —вслѣдствіе того, что при фрахтовомъ договорѣ на первомъ планѣ стоитъ доставка груза, хотя-бы на другомъ суднѣ, и индивидуализація судна въ состояніи имѣть значеніе развѣ лишь въ исключительныхъ случаяхъ. При указаніи имени судна нерѣдко помѣчается и типъ судна, имѣющій также значеніе какъ для индивидуализаціи судна, такъ и на случай невольной замѣны одного судна другимъ. Что-же касается до опредѣленія *вмѣстимости* судна, имѣющаго, конечно, также важное значеніе какъ для индивидуализаціи судна, такъ и для обезпеченія правильности вычисленій: сколько окажется возможнымъ помѣстить грузу (т. е. какъ велика грузоподъемность судна), а равно сколько причтется, при наймѣ всего или части судна, фрахтоваго вознагражденія, то въ отсутствіи этого опредѣленія, при всемъ томъ, едва-ли можно усмотрѣть основаніе для признанія договора недѣйствительнымъ, такъ какъ оказавшійся вслѣдствіе относящагося сюда умолчанія пробѣлъ всегда можно пополнить. Но неправильное означеніе вмѣстимости судна влечетъ отвѣтственность судохозяина передъ фрахтователемъ за происшедшіе отъ того убытки. Если виновникомъ неправильнаго означенія вмѣстимости былъ капитанъ, то, по нашему закону, онъ отвѣчаетъ передъ судохозяиномъ „платежомъ провозныхъ денегъ" (ст. 388). Фрахта за недостающую часть вмѣстимости наниматель судна, конечно, не платитъ. Для фрахтоваго-же договора указаніе на вмѣстимость судна совсѣмъ не важно. 2) Равнымъ образомъ, несмотря на значеніе личныхъ качествъ капитана для успѣшнаго завершенія предпринятой экспедиціи, а также для индивидуализаціи нанятаго судна, указаніе *имени корабельщика* все-таки для дѣйствительности договора не имѣетъ существеннаго значенія; кромѣ развѣ случая, когда договоръ заключенъ именно съ корабельщикомъ, при каковомъ условіи онъ, слѣдовательно, играетъ роль стороны въ договорѣ, а означеніе сторонъ, конечно, необходимо для заключенія договора. Тѣмъ менѣе значенія имѣетъ указаніе имени капитана во фрахтовомъ договорѣ. Но разъ имя капитана въ договорѣ по зафрахтованію судна указано,—перемѣна капитана фрахтов-

щикомъ безъ должныхъ основаній, казалось-бы, въ состояніи служить поводомъ для расторженія договора фрахтователемъ. 3) Означеніе-же *хозяина товаровъ* (т. е. грузохозяина) слѣдуетъ признать существеннымъ; оно, впрочемъ, и само собою всегда будетъ имѣть мѣсто вслѣдствіе неизбѣжности подписи договора сторонами. Въ виду этого, хотя въ п. 3 ст. 377 Устава Торговаго указано на необходимость означенія въ договорѣ или имени хозяина товаровъ, или имени лица, коему они адресованы; но въ дѣйствительности имя хозяина товаровъ будетъ въ договорѣ означено какъ стороны, а *имя адресата* становится и по самой редакціи закона, слѣдовательно, не необходимымъ для дѣйствительности договора. И на самомъ дѣлѣ, при заключеніи договора о перевозкѣ достаточно означить мѣсто назначенія груза, а о томъ, кому его тамъ сдать, можно будетъ увѣдомить и впослѣдствіи; пока-же этого не будетъ сдѣлано, грузополучателемъ долженъ считаться самъ грузоотправитель. Лишь при наймѣ цѣлаго судна на опредѣленное время можно удовольствоваться установленіемъ только предѣльныхъ пунктовъ, между которыми будетъ плавать судно. Изложенныя соображенія примѣнимы и къ фрахтовому договору. 4) Указаніе *мѣста нагрузки и разгрузки*, при всей его важности (такъ какъ нагрузка можетъ происходить и не въ мѣстѣ отправленія судна, а равно разгрузка—не въ обычномъ мѣстѣ разгрузки въ портѣ назначенія), все-таки не въ состояніи быть признано существеннымъ для договора; аналогичное значеніе имѣетъ и указаніе *времени* (въ смыслѣ продолжительности) *нагрузки и выгрузки*. За отсутствіемъ подлежащихъ указаній въ договорѣ, относящіеся сюда вопросы долженъ регулировать мѣстный обычай. Это имѣетъ примѣненіе къ договору какъ по зафрахтованію судна, такъ и фрахтовому. 5) Относительно означенія *фрахтоваго вознагражденія* (включая и награжденіе корабельщику) слѣдуетъ сказать, что какъ при куплѣ-продажѣ, такъ и при наймѣ установленіе вознагражденія существенно для договора; а потому отсутствіе такого означенія въ договорѣ найма судна должно-бы влечь недѣйствительность договора, буде стороны въ немъ не сошлются на опредѣленіе вознагражденія на основаніи обычной нормы въ мѣстѣ заключенія договора. Та-

кого важнаго значенія не имѣетъ отсутствіе опредѣленія вознагражденія за нагрузку и выгрузку—въ виду того, что пробѣлы въ указаніи по этому предмету могутъ быть легко пополнены обычаемъ. Изложенныя соображенія должны быть отнесены и къ фрахтовому договору. Наконецъ, 6) означеніе—*цѣлое судно нанимается, или только его часть,* очевидно, не въ состояніи имѣть для дѣйствительности договора существенной важности, такъ такъ предметъ найма достаточно выясняется изъ всего содержанія договора. Къ фрахтовому-же договору указанное означеніе совсѣмъ непримѣнимо.

Что-же касается до, не предусмотрѣннаго нашимъ закономъ, *означенія груза,* то оно для договора по зафрахтованію судна не представляетъ особой важности; между тѣмъ какъ для фрахтоваго договора имѣетъ значеніе.

Помимо установленныхъ закономъ, сторонамъ предоставляется, конечно, вставлять въ договоръ и иныя, по соглашенію, условія, законамъ не противныя [1]) (напр., о назначеніи срока доставки, о наложеніи платежа и т. п.).

Вытекающія изъ договора юридическія отношенія.

II. Изъ договора морской перевозки вытекаютъ для сторонъ права и обязанности. Въ общемъ они регулируются договоромъ; при отсутствіи-же въ немъ подлежащихъ постановленій, приходится обращаться къ закону и обычаю. Такъ какъ права каждой изъ сторонъ соотвѣтствуютъ возлагаемымъ на противную сторону обязанностямъ, то мы и остановимся на анализѣ только послѣднихъ, при чемъ разсмотримъ сперва обязанности фрахтовщика, а затѣмъ обязанности фрахтователя въ связи съ обязанностями грузополучателя.

Обязанности фрахтовщика.

А. Обязанности фрахтовщика опредѣлены у насъ ст. 386 Устава Торговаго. Согласно этой статьѣ, „въ силу договора о наймѣ корабля подъ грузъ, корабельщикъ обязанъ: 1) имѣть нанятый корабль въ надлежащей исправности и готовности къ предпріемлемому пути; 2) принять товары по росписи; 3) наблюдать, чтобы корабль не былъ перегруженъ; 4) отправиться въ путь въ назначенный день и совершить оный со всевозможною поспѣшностью; 5) по прибытіи на мѣсто

[1]) Зак. Гражд., ст. 1530.

назначенія, сдать товаръ или грузъ въ надлежащей исправности". По сопоставленіи между собою, обязанности эти, подобно тому, какъ и при сухопутной перевозкѣ, могутъ быть подведены подъ три рубрики: а) обязанности по перемѣщенію груза, b) обязанности по сохраненію груза и с) обязанности по сдачѣ груза [1]).

Обязанности по перемѣщенію груза. Предоставленіе судна;

а) Обязанности фрахтовщика по перемѣщенію груза начинаются предоставленіемъ условленнаго судна для перевозки. Замѣна судна до нагрузки при договорѣ по зафрахтованію судна не допускается, а послѣдующая перегрузка клади на другое судно дозволяется лишь въ случаѣ крайней необходимости. При фрахтовомъ-же договорѣ замѣна одного судна другимъ того-же типа и тѣхъ-же свойствъ не въ состояніи представлять особаго значенія. Тѣмъ не менѣе, и при фрахтовомъ договорѣ, подобно тому, какъ и при договорѣ по зафрахтованію судна, фрахтовщикъ отвѣчаетъ за нанесенные перегрузкою фрахтователю ущербъ и убытки; освободиться отъ слѣдующаго на этой почвѣ вознагражденія фрахтовщикъ можетъ лишь въ случаѣ, если докажетъ, что перегрузка была необходима для интересовъ самого фрахтователя въ виду угрожавшей грузу, въ томъ или другомъ смыслѣ, опасности.

его исправность

Предоставляемое судно должно быть въ исправномъ видѣ, т. е. быть въ состояніи не только плавать, но и совершить условленный рейсъ или рейсы. Поэтому фрахтовщикъ, по справедливости, долженъ отвѣчать за могущіе быть причиненными фрахтователю убытки отъ неисправности судна, будь это въ видѣ потери или порчи груза, или вслѣдствіе замедленія отправленія или невозможности окончить рейсъ. Но, въ интересахъ той-же справедливости, слѣдуетъ эту отвѣтственность фрахтовщика ограничить лишь случаемъ, когда неисправность судна существовала еще при предоставленіи судна для нагрузки, а не появилась только въ дальнѣйшее время, такъ какъ послѣдняго рода случайностей

---

[1]) О примыкающихъ къ перевозкѣ операціяхъ въ видѣ страхованія груза фрахтовщикомъ, выдачи имъ ссудъ подъ грузъ, а также принятія имъ порученій по полученію наложеннаго на грузъ платежа, см. мое сочиненіе -Торговое Право, стр. 781—783.

въ дѣйствительности фрахтовщикъ, конечно, далеко не всегда въ состояніи предусмотрѣть; а также отвѣтственность фрахтовщика должна предполагать, что была возможность надлежащимъ осмотромъ своевременно обнаружить относящіеся сюда недостатки судна. Подъ понятіе исправности судна въ данномъ смыслѣ подходитъ исправность не только кузова судна, но и всего снаряженія, куда слѣдуетъ отнести какъ оснащеніе, такъ и наличность экипажа, его продовольствія, а равно необходимыхъ для плаванія судовыхъ документовъ, топлива, баласта и пр. Это вытекаетъ и изъ ст. 387 нашего Устава Торговаго.

и своевременность доставки;

Фрахтовщикъ долженъ въ установленное время подвести судно къ, опредѣленному договоромъ или обычаемъ, мѣсту нагрузки, къ которому и доставляетъ грузъ фрахтователь. Просрочка въ прибытіи судна для принятія груза даетъ фрахтователю право на вознагражденіе со стороны фрахтовщика за понесенный отъ того ущербъ, а по воззрѣнію нашей судебной практики, такая просрочка предоставляетъ фрахтователю право даже отказаться отъ договора (съ извѣщеніемъ объ этомъ фрахтовщика)[1]. То обстоятельство, что запозданіе судна произошло по причинѣ, отъ судна не зависѣвшей, лишь освобождаетъ фрахтовщика отъ неустойки за несвоевременное прибытіе судна[2].

принятіе клади

По прибытіи судна и извѣщеніи объ этомъ фрахтователя общепринятымъ въ данномъ портѣ способомъ[3], фрахтовщикъ обязанъ принять условленный грузъ. Если-же въ договорѣ свойство груза не было опредѣлено,—слѣдуетъ принять грузъ, какого-бы свойства онъ ни былъ, кромѣ развѣ только груза, который по своимъ исключительнымъ свойствамъ не можетъ быть помѣщенъ на судно (напр., вслѣдствіе формы, или тяжести), или можетъ быть опасенъ для судна или прочаго груза (напр., взрывчатыя вещества, военная контрабанда, или грузъ, запрещенный къ вывозу изъ

---

[1]) Рѣш. 4-го Д-та Правит. Сената за 1882 г. № 523.

[2]) Рѣш. того-же Д-та за 1875 г. № 1826.

[3]) При договорѣ о перевозкѣ отдѣльныхъ предметовъ, въ мѣстныхъ срочныхъ сообщеніяхъ особыхъ приглашеній отправителей къ доставкѣ груза не производится.

мѣста отправленія или ко ввозу въ мѣсто назначенія, такъ какъ обнаруженіе такого груза въ состояніи повлечь остановку судна и даже конфискацію). Соблюденіе, касающихся перевозки даннаго груза, законовъ и постановленій (полицейскихъ, таможенныхъ и иныхъ) лежитъ на фрахтователѣ.

Нагрузка клади, смотря по соглашенію, совершается средствами фрахтовщика или фрахтователя (обыкновенно фрахтовщика) и за счетъ того или другого. Въ случаѣ отсутствія въ договорѣ постановленія по этому предмету,—казалось-бы, при зафрахтованіи судна нагрузка должна производиться за счетъ фрахтователя, такъ какъ предоставленіемъ помѣщенія на суднѣ, собственно, исчерпывается прямая обязанность фрахтовщика; между тѣмъ какъ при фрахтовомъ договорѣ принятіе и размѣщеніе груза на суднѣ является естественною обязанностью фрахтовщика. Въ то время какъ операціи по доставкѣ груза къ борту судна и по приготовленію груза къ подъему на судно должны быть во всякомъ случаѣ возложены на отправителя, такъ какъ онѣ происходятъ внѣ судна, и заботы о сохранности груза въ это время лежатъ на отправителѣ. Съ технической-же стороны нагрузка должна быть произведена такимъ образомъ, чтобы избѣгнуть возможной порчи груза. Нагрузка, за чей-бы счетъ она ни производилась, происходитъ подъ наблюденіемъ капитана, соотвѣтственно съ чѣмъ онъ и является отвѣтственнымъ лицомъ за вредъ, могущій быть причиненнымъ грузу отъ неудовлетворительной нагрузки (ст. ст. 215 и 390). Наблюденіе капитана вызывается тѣмъ, что при нагрузкѣ необходимо считаться съ условіями безопасности судна въ плаваніи. Но оплошности въ нагрузкѣ не слѣдуетъ смѣшивать съ недостатками упаковки груза. Послѣдняго рода недостатки всецѣло падаютъ на отвѣтственность грузоотправителя, кромѣ развѣ случая, когда по внѣшнему виду нельзя было не замѣтить неудовлетворительности упаковки. Согласно обязанности капитана наблюдать, чтобы судно не было перегружено,—при неозначеніи въ договорѣ количества подлежащаго перевозкѣ груза, капитанъ долженъ принять лишь такое его количество, которое соотвѣтствуетъ вмѣстимости судна.

и нагрузка.

По нашему закону, при принятіи на судно, грузу ве-

Грузовые

документы. дется помощникомъ корабельщика точная запись, въ видѣ перечня и реестра, съ указаніемъ знаковъ и числа мѣстъ, а также части интрюма, въ которой каждое изъ нихъ сложено; подписанные помощникомъ корабельщика эти перечень грузу и реестръ выдаются сдававшему грузъ лицу въ качествѣ расписки о пріемѣ и сбереженіи груза (ст. 270 п.п. 6 и 7). Корабельщикъ-же, въ цѣляхъ выдачи грузоотправителю, составляетъ, по окончательномъ принятіи груза, „грузовую роспись", въ которую вносятся всѣ, принадлежащіе данному фрахтователю, товары и грузъ, принятые на судно (ст. 383) [1]. Но въ настоящее время выдача грузовой росписи постепенно замѣняется выдачей „коносамента" [2], заимствованнаго изъ западной практики [3]; онъ признанъ уже и нашимъ закономъ,—впрочемъ, пока только Уставомъ Таможеннымъ (изд. 1904 г., ст. 165 и слѣд.), а не Уставомъ Торговымъ. Документъ этотъ получилъ свое начало отъ когда-то практиковавшагося въ Средиземномъ морѣ обычая держать на судахъ особаго писца, имѣвшаго обязанностью составлять реестры принятымъ на судно товарамъ и давать съ нихъ копіи грузоотправителямъ для пересылки грузополучателямъ. Согласно ст. 384 Устава Торговаго, грузовая роспись составляется сходственно перечню и реестру помощника корабельщика [4], въ двухъ или болѣе экземплярахъ—въ зависи-

---

[1]) Ст. 383 Устава Торговаго гласитъ: „По заключеніи договора о наймѣ корабля, корабельщикъ составляетъ грузовую роспись, въ которую вноситъ всѣ товары и грузъ, принятые на корабль". Если считаться съ буквальною редакціей этой статьи, то надо прійти къ заключенію, что она имѣетъ въ виду только наемъ цѣлаго судна, вслѣдствіе чего и предполагаетъ, что въ грузовую роспись вносится весь грузъ, принятый на судно, т. е. что составляется лишь одна грузовая роспись по всему грузу судна. Дѣйствительно, составленіе означенной статьи относится ко времени, когда перевозки на иныхъ началахъ, повидимому, еще не происходило.

[2]) Уставы нѣкоторыхъ нашихъ пароходныхъ обществъ предусматриваютъ и иные документы, удостовѣряющіе поступленіе груза на судно.

[3]) См. выноску 1-ую на стр. 132.

[4]) Въ Уставѣ Таможенномъ нынѣ помѣщено и содержаніе коносамента. Но законъ имѣетъ въ виду лишь коносаменты по приходящимъ изъ-за границы товарамъ; казалось-бы, содержаніе относящихся

мости отъ числа грузоотправителей, изъ коихъ каждый долженъ имѣть такую роспись у себя за подписью корабельщика[1]). Одинъ экземпляръ подписывается вмѣстѣ и грузоотправителемъ (а когда ихъ нѣсколько, то каждымъ изъ нихъ подписывается по одному такому экземпляру), и этотъ экземпляръ вручается корабельщику, который и хранитъ его, въ качествѣ документа, при себѣ на суднѣ, вплоть до выгрузки принятой клади и полученія провозныхъ денегъ; другіе-же экземпляры вручаются грузоотправителямъ. Если въ грузовыхъ росписяхъ окажется несходство, то преимущественное довѣріе должно быть оказано той изъ нихъ, которая подписана корабельщикомъ совмѣстно съ грузоотправителемъ (ст. 385). На практикѣ, конечно, возможна подпись

сюда коносаментовъ должно быть распространено и на коносаменты, составляемые въ Россіи. Въ частности, коносаменты, въ силу ст. 167 Устава Таможеннаго, должны заключать въ себѣ: 1) названіе судна и фамилію шкипера и грузоотправителя; 2) мѣсто погрузки и порты назначенія груза; 3) обозначеніе товара торговымъ его наименованіемъ; 4) количество каждаго обозначеннаго въ коносаментѣ товара вѣсомъ брутто или, взамѣнъ этого, числомъ штукъ, мѣрою ёмкости или числомъ отдѣльныхъ помѣщеній; 5) для товаровъ, привозимыхъ въ упаковкѣ,—число мѣстъ, родъ упаковки, знаки (марки) и нумера или замѣняющіе ихъ адресы; и 6) подпись шкипера или агента-перевозочнаго предпріятія. Количество товаровъ, привозимыхъ насыпью или въ навалку, можетъ быть не указано въ коносаментахъ.

На практикѣ въ коносаменты (составляющіеся на заранѣе заготовленныхъ печатныхъ бланкахъ) вносятся всѣ существенные элементы договора съ подробнымъ указаніемъ и сданнаго для перевозки груза.

[1]) Наша судебная практика дозволяетъ грузоотправителю требовать столько экземпляровъ (образцовъ) коносамента, сколько онъ пожелаетъ (рѣш. 4-го Д-та Правит. Сената за 1881 г. № 46). Нѣсколько экземпляровъ чаще всего требуется для того, чтобы имѣть возможность послать грузополучателю сразу болѣе одного экземпляра, по разнымъ путямъ, дабы, если пропадетъ въ пути одинъ экземпляръ, могъ дойти другой. Буде выдано нѣсколько экземпляровъ коносамента,—на каждомъ изъ нихъ помѣчается число выданныхъ экземпляровъ, чтобы, въ случаѣ принятія коносамента въ обезпеченіе кредита, можно было знать—сколько экземпляровъ коносамента было выпущено въ оборотъ, и при множественности экземпляровъ потребовать представленія всѣхъ ихъ вмѣстѣ. Выдача коносаментовъ въ нѣсколькихъ экземплярахъ нынѣ допущена всѣми наиболѣе развитыми морскими законодательствами.

грузовой росписи и не самимъ капитаномъ, а другимъ, уполномоченнымъ капитаномъ или судохозяиномъ, лицомъ. Это признаетъ и Уставъ Таможенный (ст. 167 п. 6) по отношенію къ коносаментамъ. Исполненіе по одной грузовой росписи погашаетъ всѣ остальные экземпляры[1]).

Аналогичное значеніе съ грузовою росписью или коносаментомъ имѣютъ квитанціи, выдаваемыя транспортными обществами или конторами, при чемъ не требуется подписи таковыхъ квитанцій со стороны грузоотправителя, такъ какъ фактъ полученія послѣднимъ квитанціи указываетъ уже на его согласіе вступить въ сдѣлку по перевозкѣ, подобно тому, какъ фактъ выдачи квитанціи выражаетъ собою принятіе транспортнымъ предпріятіемъ обязательства по перевозкѣ. Подробности правовыхъ отношеній между сторонами регулируются на основаніи условій, изложенныхъ въ квитанціи, поскольку въ этихъ условіяхъ не заключается чего-либо противнаго закону вообще и уставу общества въ частности[2]).

Отношеніе коносамента къ договору перевозки;

Сопоставляя, постепенно распространяющійся на практикѣ, коносаментъ съ самымъ договоромъ о перевозкѣ, нетрудно усмотрѣть, что послѣдній имѣетъ своимъ предметомъ наемъ судна, между тѣмъ какъ коносаментъ указываетъ главнымъ образомъ на начало уже выполненія договора съ опредѣленіемъ сданнаго для перевозки (всего, а не части) груза и мѣста его назначенія. Съ другой стороны, хотя, такимъ образомъ, коносаментъ представляетъ собою въ сущности только расписку въ полученіи капитаномъ груза и констатируетъ лишь начало выполненія договора перевозки, но этимъ самымъ онъ указываетъ на наличность заключенія также самаго договора на основаніяхъ, въ существенной части повторяющихся въ коносаментѣ; поэтому-то коносаментъ на практикѣ нерѣдко и дѣлаетъ излишнимъ формальное заключеніе фрахтоваго договора, замѣняя послѣдній собою; руководствуясь этимъ обстоятельствомъ, въ коносаментъ включаются свѣдѣнія, необходимыя не только для полноты коносамента какъ грузового документа, но и для

---

[1]) См. сказанное на стр. 153—155.

[2]) Рѣш. 4-го Д-та Правит. Сената: за 1890 г. № 347, за 1891 г. № 94, за 1897 г. № 636, за 1898 г. № 323.

установленія основаній соглашенія о перевозкѣ. Въ связи съ дѣлающеюся въ коносаментѣ помѣткой мѣста назначенія груза, пріобрѣтаетъ значеніе указаніе и грузополучателя. На этомъ основаніи коносаменты иногда бываютъ съ означеніемъ имени грузополучателя, при чемъ грузополучателемъ можетъ быть какъ постороннее лицо, такъ и самъ грузоотправитель (что бываетъ, напр., въ случаѣ, когда въ мѣстѣ назначенія груза фрахтователь имѣетъ свое торговое заведеніе); при этомъ обозначеніе грузополучателя можетъ быть безъ дальнѣйшихъ поясненій, или съ „приказною" прибавкой (въ видѣ выраженій „приказу" такого-то, „по приказу" такого-то, „или кому онъ прикажетъ" и т. п.). Западныя законодательства допускаютъ коносаменты также на предъявителя, съ каковою формой въ сущности совпадаетъ и выдача бланковаго коносамента, т. е. съ пропускомъ имени грузополучателя. Въ результатѣ, съ точки зрѣнія обозначенія грузополучателя, коносаменты бываютъ именными, приказными и на предъявителя [1]. Но у насъ коносаменты на предъявителя не допускаются [2]. Въ смыслѣ юридическомъ коносаментъ представляетъ собою, съ одной стороны, документъ, доказывающій передачу товара для перевозки и сдачу судна для той-же перевозки, а съ другой—одностороннее обязательство, предоставляющее владѣльцу этого документа право на полученіе, въ мѣстѣ назначенія, помѣченнаго въ коносаментѣ груза. Въ связи съ симъ правомъ, передача коносамента третьему лицу сопровождается и передачей означеннаго въ коносаментѣ груза, благодаря чему оказывается возможнымъ какъ заложить грузъ, такъ и продать его даже во время перевозки. Во вниманіе къ этому послѣднему обстоятельству, а также къ тому, что фрахтовщикъ отвѣчаетъ по коносаменту независимо отъ того, соотвѣтствуютъ-ли прописанныя въ коносаментѣ количество и качества груза тому количеству и тѣмъ качествамъ, при которыхъ грузъ принятъ былъ къ перевозкѣ [3],—въ торговомъ быту коносаментъ прі-

виды коносамента;

юридическое значеніе

[1]) О значеніи этого различія для распоряженія грузомъ см. мое сочиненіе—Торговое Право, стр. 769—771.

[2]) Это вытекаетъ и изъ неудачной редакціи ст. 166 Устава Таможеннаго.

[3]) Рѣш. 4-го Д-та Правит. Сената за 1897 г. № 672.

обрѣлъ характеръ товаро-распорядительной бумаги, играющей роль орудія какъ циркуляціи груза, такъ и кредита подъ обезпеченіе груза. Кто является собственникомъ коносамента, тотъ и считается грузополучателемъ. Передача именного коносамента совершается при помощи передаточной надписи (индоссамента), при этомъ дѣлаемой не иначе, какъ съ вѣдома капитана; передача коносамента именного, но съ приказною прибавкой, происходитъ при посредствѣ передаточной надписи (именной, или бланковой) безъ увѣдомленія о томъ капитана; коносаментъ-же на предъявителя передается безо всякихъ формальностей. Коносаменты перваго вида — вслѣдствіе затруднительности передачи, а послѣдняго вида — вслѣдствіе риска при утратѣ ихъ, встрѣчаются сравнительно рѣдко. У насъ обозначенія грузополучателя въ грузовой росписи и въ коносаментѣ законъ не требуетъ, — слѣдовательно, естественнымъ грузополучателемъ является самъ грузоотправитель; а передача грузовой росписи или коносамента можетъ происходить лишь при помощи дѣлаемаго грузоотправителемъ индоссамента (именного, или бланковаго); коносаментовъ на предъявителя, какъ уже было указано, у насъ не допускается.

и способы передачи.

Время отправленія въ путь,

При договорѣ по зафрахтованію судна, послѣ нагрузки клади, капитанъ обязанъ отправиться въ плаваніе въ назначенное въ договорѣ время; буде-же это время не указано, или указано, но не ясно, — срокъ отправки можетъ быть опредѣленъ обычаемъ. Иначе за каждый день замедленія сверхъ „сталійныхъ дней" (т. е. дней, предназначенныхъ для нагрузки судна)[1]) фрахтовщикъ долженъ платить фрахтователю пеню. Такъ и по нашему Уставу Торговому: если корабельщикъ не отправится въ путь въ назначенный въ договорѣ день, не будучи задержанъ ни противнымъ вѣтромъ, ни погодою, то обязанъ платить фрахтователю пеню за простой, сколько въ договорѣ за каждыя сутки положено (ст. 392). При фрахтовомъ-же договорѣ моментъ отправленія судна въ путь не имѣетъ значенія, лишь-бы грузъ былъ своевременно доставленъ на мѣсто назначенія. Выборъ направленія пути, ведущаго къ мѣсту назначенія, долженъ быть предоставленъ

направленіе послѣдняго

[1]) Такъ-же именуются и дни, предназначенные для разгрузки.

фрахтовщику; въ его личныхъ интересахъ выбрать путь наиболѣе короткій и удобный. Въ случаѣ-же, когда направленіе опредѣлено въ самомъ договорѣ, фрахтовщикъ обязанъ его придерживаться [1]); отступленіе возможно только по обстоятельствамъ, подходящимъ подъ понятіе непреодолимыхъ препятствій; это предусмотрѣно и нашимъ закономъ (ст. 391). Вновь сдѣланнымъ указаніямъ фрахтователя или его преемника по праву распоряженія грузомъ — относительно, напр., направленія груза, задержанія его въ пути, прекращенія передвиженія, обратнаго возвращенія груза, сдачи послѣдняго другому получателю и т. п. — фрахтовщикъ, какъ и при сухопутной перевозкѣ, буде это выполнимо и грузъ пока еще не сданъ получателю, обязанъ подчиниться, но съ сохраненіемъ права на вознагражденіе за связанные съ симъ излишніе для него расходы или на установленную на такіе случаи неустойку. Фрахтовщикъ является отвѣтственнымъ лицомъ и за замедленія въ пути. Такъ и по нашему Уставу Торговому, плаваніе корабельщикъ обязанъ совершить со всевозможною поспѣшностью, неся отвѣтственность за происшедшіе отъ замедленія убытки для грузоотправителя (ст.ст. 386 и 391). Кромѣ того, срочность доставки можетъ быть установлена и въ договорѣ. Соотвѣтственно съ симъ, судно не должно, безъ достаточныхъ основаній, останавливаться въ пути, или заходить въ непредусмотрѣнные порты. Замедленія не падаютъ на отвѣтственность фрахтовщика лишь въ случаѣ, если они произошли по независящимъ отъ него причинамъ въ родѣ бури, задержанія у шлюза и т. п. Послѣдняго вида случаи считаются за force majeure и потому не могутъ быть поставлены въ вину фрахтовщику [2]). Въ прочихъ-же случаяхъ, кромѣ неустойки, онъ отвѣчаетъ за убытки въ размѣрѣ разницы между цѣною, стоявшею на товаръ въ установленный въ договорѣ срокъ доставки, и тою, которая была во время его дѣйствительной доставки; по воззрѣнію Сената, грузополучатель даже можетъ совсѣмъ отказаться отъ при-

и быстрота его выполненія.

---

[1]) Рѣш. Гражд. Кассац. Д-та Прав. Сената за 1902 г. № 45.

[2]) Рѣш. 4-го Д-та Правит. Сената за 1878 г. № 993.

нятія груза и отыскивать съ фрахтовщика его стоимость[1]). Но такъ какъ убытки фрахтователя отъ замедленія доставки груза нерѣдко трудно поддаются вычисленію, то относящаяся сюда отвѣтственность фрахтовщика можетъ быть опредѣлена или договоромъ, или обычаемъ, или уставомъ мореходнаго предпріятія — въ видѣ или уплаты заранѣе опредѣленной суммы какъ неустойки, или удержанія извѣстной части изъ провозной платы; при этомъ, или независимо отъ времени запозданія доставки, или пропорціонально замедленію.

Обязанности по сохраненію груза.

b) Помимо обязанностей по доставкѣ груза на мѣсто назначенія, при современныхъ условіяхъ морского транспортированія, когда владѣлецъ груза самъ въ большинствѣ случаевъ не плыветъ съ грузомъ, не размѣщаетъ его на суднѣ и не наблюдаетъ за его сохраненіемъ, въ противоположность тому, какъ это происходило прежде[2]), — на фрахтовщикѣ, какъ то бываетъ и при сухопутной перевозкѣ, лежитъ обязанность также по сохраненію груза въ пути и при сдачѣ, вплоть до пріема груза получателемъ. Относящаяся сюда обязанность не теряетъ значенія и при договорѣ по зафрахтованію судна цѣлаго или опредѣленной его части, такъ какъ судно плаваетъ при посредствѣ капитана и команды, поставленныхъ фрахтовщикомъ; фрахтователь или его уполномоченный (суперкарго), буде находятся на суднѣ, могутъ наблюдать за сохраненіемъ груза и принимать относящіяся сюда мѣры, но все-таки они дѣйствуютъ подъ руководствомъ капитана. Въ связи съ возложеніемъ этой обязанности по сохраненію груза, законодательства и практика установили различныя мѣры, которыя долженъ принимать капитанъ какъ при пріемѣ груза, такъ и при размѣщеніи его на суднѣ, а равно при сдачѣ. По нашему закону, грузъ находится на отвѣтственности корабельщика съ момента наложенія на него корабельныхъ талей (т. е. приспособленій, при помощи коихъ грузъ поднимается на судно); и буде съ этого времени грузу послѣдуетъ вредъ или убытокъ, какъ-то упадетъ или утонетъ, испортится или повредится виною или нерадѣніемъ кора-

Продолжительность относящейся сюда отвѣтственности

[1]) Рѣш. того-же Д-та за 1878 г. № 1842, за 1879 г. № 578.

[2]) См. сказанное на стр. 6—8.

бельщика,—послѣдній обязанъ весь таковой вредъ или уронъ вознаградить сполна; если-же то произойдетъ отъ вины или нерадѣнія судовой команды,—корабельщику предоставляется, въ видѣ права регресса, взыскать убытокъ съ виновнаго посредствомъ вычета изъ причитающейся ему платы (ст. 389), такъ какъ перевозчикъ вообще отвѣчаетъ не только за свои личныя дѣйствія, но и за дѣйствія своихъ агентовъ и вообще всѣхъ тѣхъ лицъ, при посредствѣ коихъ осуществляется самая перевозка. Но, по разъясненію Сената, фрахтовщикъ отвѣчаетъ за цѣлость лишь того груза, который принятъ имъ установленнымъ въ договорѣ порядкомъ [1]), въ каковомъ только случаѣ и можно предполагать, что фрахтовщикъ въ состояніи былъ принять надлежащія мѣры къ сохраненію груза. Отвѣтственность корабельщика по сохраненію груза начинается, какъ сказано, съ момента наложенія на грузъ корабельныхъ талей; пребываніе-же груза на складѣ до нагрузки можетъ находиться на страхѣ или фрахтовщика, или фрахтователя—въ зависимости отъ договора. Продолжается означенная отвѣтственность корабельщика по сохраненію груза вплоть до выполненія условленной перевозки. Въ связи съ симъ, до этого времени особаго вознагражденія фрахтовщику собственно за храненіе груза не полагается; дальнѣйшіе-же расходы по храненію груза не относятся уже на счетъ фрахтовщика [2]). Но договоромъ, уставомъ, обычаемъ или закономъ опредѣляется срокъ (нѣсколько дней), втеченіе котораго, по доставкѣ на мѣсто назначенія, платы за сохраненіе груза на складѣ фрахтовщика также не полагается; слѣдовательно, плата эта можетъ имѣть мѣсто лишь въ случаѣ просрочки по взятію груза получателемъ. Причитающееся спеціально за сохраненіе груза вознагражденіе именуется „платой за полежалое". Размѣръ его устанавливается или частнымъ соглашеніемъ, или тарифомъ, или обычаемъ. Рискъ за гибель и поврежденіе груза съ момента истеченія льготнаго срока долженъ падать уже на получателя [3]). Хотя, по принципамъ общегражданскаго права, фрах-

---

[1]) Рѣш. 4-го Д-та за 1880 г. № 527.
[2]) Рѣш. того-же Д-та за 1891 г. № 94.
[3]) Рѣш. Гражд. Кассац. Д-та Правит. Сената за 1902 г. № 10.

товщикъ можетъ, при отсутствіи прямого запрещенія въ договорѣ, передать, безъ участія въ этой сдѣлкѣ первоначальнаго грузоотправителя, доставку груза другому лицу; но эта передача произойдетъ подъ личною отвѣтственностью первоначальнаго фрахтовщика, вслѣдствіе чего перенимающій на себя доставку груза и не отвѣчаетъ передъ первоначальнымъ грузоотправителемъ, а является отвѣтственнымъ лишь передъ первоначальнымъ фрахтовщикомъ, какъ это призналъ и Сенатъ [1]. Въ развитіе изложенной въ ст. 389 отвѣтственности капитана, Сенатъ также высказалъ слѣдующія положенія: такъ какъ договоръ перевозки налагаетъ на фрахтовщика не только обязанность перемѣщенія предметовъ, но и обязанность охраненія ихъ, то, независимо отъ того, принялъ онъ товаръ на страхъ или нѣтъ, онъ отвѣчаетъ за всѣ убытки, происшедшіе отъ случаевъ, устраняемыхъ обыкновенною заботливостью, но не устраненныхъ вслѣдствіе упущенія фрахтовщика [2]. Лишь убытки отъ обстоятельствъ, наступленіе коихъ не зависѣло отъ упущеній корабельщика, падаютъ на фрахтователя, какъ собственника груза (ст. 397) [3]. Въ частности, наличность упущенія фрахтовщика слѣдуетъ признать и въ невызванномъ необходимостью промедленіи въ перевозкѣ, буде это неблагопріятно отразилось на грузѣ: хотя бы срокъ отправки или доставки груза и не былъ назначенъ, но, принявъ къ отправкѣ грузъ легко подвергающійся порчѣ, фрахтовщикъ обязанъ отправить немедленно такой грузъ по назначенію во избѣжаніе причиненія отправителю убытковъ [4]. Соотвѣтственно этому-же, если во время пути судно будетъ повреждено и корабельщикъ окажется въ необходимости зайти въ какой-либо портъ для починки судна, и буде онъ усмотритъ, что судно не можетъ быть такъ скоро починено, чтобы грузъ могъ быть доставленъ къ мѣсту назначенія въ положенный по договору срокъ, а отъ

и условія.

---

[1]) Рѣш. 4-го Д-та за 1881 г. № 1120. По вопросу объ участіи нѣсколькихъ фрахтовщиковъ въ перевозкѣ см. также мое сочиненіе— Торговое Право, стр. 787—789.

[2]) Рѣш. того-же Д-та за 1894 г. № 665.

[3]) Рѣш. того-же Д-та за 1880 г. № 117.

[4]) Рѣш. того-же Д-та за 1884 г. № 640.

того въ состоянiи послѣдовать грузохозяевамъ значительный вредъ или убытокъ, то корабельщику ст. 393 Устава Торговаго предоставляетъ право нанять иное судно для дальнѣйшей перевозки груза, съ распредѣленiемъ излишка провозныхъ денегъ по правиламъ объ аварiи [1])—насколько остановка въ пути произошла по обстоятельствамъ, не зависѣвшимъ отъ фрахтовщика; иначе, возможная потеря на фрахтѣ (вслѣдствiе уплаты вновь нанятому судну фрахта въ большемъ размѣрѣ сравнительно съ фрахтомъ, причитавшимся первоначальному фрахтовщику) падетъ на фрахтовщика. Означеннымъ правомъ нанять другое судно корабельщикъ долженъ пользоваться, буде не желаетъ подвергнуться упрекамъ въ неограждeнiи интересовъ фрахтователя; во многихъ странахъ даже установились въ этомъ смыслѣ морскiе обычаи (насколько нанять судно оказывается возможнымъ). А потому продать грузъ на мѣстѣ остановки въ состоянiи быть позволительнымъ развѣ лишь въ случаѣ невозможности найти другое подходящее судно для доставки груза на мѣсто назначенiя. Освободиться отъ отвѣтственности за происшедшiй для груза вредъ и ущербъ фрахтовщикъ можетъ лишь по доказательствѣ принятiя имъ мѣръ охраненiя груза (куда принадлежитъ и размѣщенiе груза на суднѣ) въ зависимости отъ условiй перевозки, обычаевъ и извѣстныхъ фрахтовщику свойствъ груза. Разъ свойства груза были фрахтовщику неизвѣстны вслѣдствiе неправильной квалификацiи груза отправителемъ,—конечно, фрахтовщикъ и не долженъ отвѣчать за непринятiе мѣръ, обусловливавшихся настоящимъ свойствомъ груза; рискъ при такихъ условiяхъ будетъ нести грузоотправитель. Равнымъ образомъ, отвѣтственность за могущiе произойти отъ сокрытiя свойствъ груза убытки для владѣльцевъ прочихъ грузовъ падаетъ также на грузоотправителя (ст. 405); а равно за послѣдовавшiе на той-же почвѣ убытки для фрахтовщика (если грузъ, напр., окажется изъ числа воспрещенныхъ къ пере-

Значенiе неправильной квалификацiи груза отправителемъ,

---

[1]) На этотъ случай ст. 465 Устава Торговаго назначаетъ особое распредѣленiе платы за наемъ судна, которое должно доставить перегруженный грузъ на мѣсто назначенiя; именно: за наемъ этого судна корабельщикъ первоначальнаго судна платитъ двѣ трети, а хозяева груза—одну треть (ср. сказанное ниже при изложенiи общей аварiи).

возкѣ, или хотя и изъ дозволенныхъ, но дозволенныхъ только на извѣстныхъ условіяхъ; или окажутся несоблюденными какія-либо полицейскія или иныя правила, связанныя съ перевозкою даннаго груза). Точно также фрахтовщикъ не можетъ считаться отвѣтственнымъ за порчу груза въ случаѣ невозможности по внѣшнему осмотру обнаружить недостатковъ упаковки груза. При иныхъ-же условіяхъ порча груза падаетъ на отвѣтственность фрахтовщика. Но буде признававшіяся вполнѣ достаточными при данныхъ условіяхъ мѣры оказались недѣйствительными вслѣдствіе воздѣйствія непреодолимой силы,—фрахтовщикъ не долженъ считаться отвѣтственнымъ за происшедшіе вредъ и убытки [1]), равно какъ ему, конечно, нельзя поставить въ вину ту порчу въ грузѣ, которая была въ немъ еще до нагрузки, или ту порчу и убыль, кои представляютъ собою нормальный результатъ морской перевозки; насколько касается происходящей на этой почвѣ убыли, размѣры ея, различные для разныхъ грузовъ, опредѣляются или договоромъ, или уставомъ транспортнаго предпріятія, или обычаемъ. Равнымъ образомъ фрахтовщикъ не можетъ считаться отвѣтственнымъ за порчу, которая является естественнымъ послѣдствіемъ разрушенія груза подъ вліяніемъ времени. Такъ и ст. 396 Устава Торговаго постановляетъ, что, по прибытіи на мѣсто назначенія, корабельщикъ обязанъ сдать товаръ или грузъ въ такомъ состояніи, въ какомъ принялъ, „буде качествомъ таковъ, что можетъ совершить путь невредимо“.

а также недоброкачественности груза.

Но, спрашивается, можетъ-ли капитанъ совершенно отказаться отъ принятія доставленнаго ему для перевозки груза въ виду его недоброкачественности? По этому предмету Сенатъ высказалъ, что такого права нельзя признать за корабельщикомъ; но онъ можетъ, въ огражденіе интересовъ своихъ и судохозяина, для избѣжанія отвѣтственности за порчу груза, при принятіи послѣдняго на судно, если грузъ доставленъ испорченнымъ или въ поврежденномъ видѣ, или при нагрузкѣ, безъ вины фрахтовщика, будетъ поврежденъ,—установить эту порчу или поврежденіе либо оговоркой на самомъ договорѣ (включеніемъ ея въ коноса-

[1]) Рѣш. 4-го Д-та Правит. Сената за 1893 г. № 47.

ментъ при его подписаніи), либо составленіемъ соотвѣтствующаго протокола; за неимѣніемъ-же оговорки относительно того, что грузъ принятъ въ поврежденномъ видѣ, или при отсутствіи упомянутаго протокола, надо будетъ признать, что грузъ доставленъ на судно въ цѣлости и въ неповрежденномъ видѣ [1]). Аналогичное констатированіе о пріемѣ на судно груза безъ производства счета, измѣренія и взвѣшиванія въ состояніи освободить фрахтовщика отъ отвѣтственности за убыль груза, хотя-бы въ коносаментѣ число, мѣра и вѣсъ груза были показаны согласно непровѣренному въ данномъ случаѣ заявленію отправителя. Но у перевозочныхъ предпріятій есть иное средство если не снять съ себя полностью, то по крайней мѣрѣ ограничить свою отвѣтственность за происшедшія порчу или недостачу груза, именно — при помощи включенія соотвѣтственнаго пункта въ самый договоръ перевозки, какъ это и практикуется различными транспортными предпріятіями, при чемъ имъ даже нѣтъ необходимости писать этого въ каждой изъ выдаваемыхъ квитанцій, а достаточно разъ навсегда сдѣлать такую оговорку въ уставѣ: принятіе грузоотправителемъ квитанціи со ссылкою на относящуюся сюда статью устава уже будетъ указывать на согласіе грузоотправителя подчиниться условіямъ пріема перевозки даннымъ транспортнымъ предпріятіемъ [2]). Впрочемъ, включеніе въ коносаментъ условія о сложеніи отвѣтственности въ случаѣ поврежденія, ломки, утечки и т. п. можетъ освободить фрахтовщика отъ отвѣтственности въ указанномъ смыслѣ только по отношенію ко вреду, нанесенному случайными причинами, а не умышленно или въ силу грубой неосторожности капитана или подчиненныхъ ему лицъ [3]). При наличности означенной оговорки, обязанность доказательства, что вредъ произошелъ по винѣ капитана или подчиненныхъ ему лицъ, падетъ уже на фрахто-

---

[1]) Рѣш. того-же Д-та за 1894 г. № 665; см. также рѣш. того-же Д-та за 1884 г. № 82.

[2]) Рѣш. того-же Д-та: за 1890 г. № 347, за 1891 г. № 94, за 1898 г. № 323.

[3]) Рѣш. СПБургскаго Коммерч. Суда отъ 15 янв. 1879 г. по дѣлу Слѣпухина съ Главн. Общ. Росс. Жел. Дорогъ. Ср. Зак. Гражд., ст. 683 п.п. 1—4.

вателя; между тѣмъ какъ безъ такой оговорки, въ силу предположенія о винѣ фрахтовщика, на обязанности послѣдняго лежало-бы доказывать, что вредъ произошелъ не по его винѣ.

Обнаруженіе причиненнаго грузу вреда.

Обнаруженіе причиненнаго грузу вреда поставлено западными законодательствами въ условія, обезпечивающія констатированіе вѣроятной причины нанесенія вреда; условія эти касаются и времени предъявленія возникающихъ на этой почвѣ претензій или „рекламацій". У насъ въ данномъ отношеніи дѣйствуютъ постановленія обычнаго права. Если установленные пріемы констатированія поврежденія груза не были своевременно осуществлены, и получатель принялъ грузъ,—это обстоятельство уже составитъ презумпцію, что грузъ былъ доставленъ въ неповрежденномъ видѣ, и, въ случаѣ послѣдующаго обнаруженія дефектовъ въ принятомъ грузѣ, уже получателю придется доказывать, что порча груза произошла во время пребыванія груза въ вѣдѣніи фрахтовщика, а не ранѣе или позже, и, при этомъ, произошла не отъ такихъ причинъ, за которыя фрахтовщикъ не отвѣчаетъ. То-же слѣдуетъ сказать и по отношенію къ обнаруженію убыли груза. Съ цѣлью возможнаго обезпеченія свѣжести матеріала для разбора возникающихъ изъ морской перевозки исковъ, для нихъ иностранными законодательствами устанавливается также относительно короткая давность; у насъ-же опредѣлена болѣе короткая (сравнительно съ общею, земскою) давность только для исковъ, вытекающихъ изъ желѣзнодорожной перевозки.

Особые способы огражденія груза:

Въ связи съ изложеніемъ обязанностей фрахтовщика по сохраненію груза слѣдуетъ еще сказать, что нашъ законъ предусматриваетъ возможность назначенія къ купеческимъ судамъ военнаго конвоя (ст.ст. 410—414), какъ равно заключеніе россійскими купеческими судами договора о взаимной защитѣ (ст.ст. 415—423). При военномъ конвоѣ, охраною руководитъ начальникъ назначеннаго для конвоя судна; ему корабельщики купеческихъ судовъ должны повиноваться; за нарушеніе правилъ, установленныхъ для идущихъ подъ военнымъ конвоемъ судовъ, корабельщики подлежатъ отвѣтственности по Военно-Морскому Уставу о Наказаніяхъ (см. также Уложеніе о Наказаніяхъ, ст. 1228). Договоръ-же вза-

военный конвой

и договоръ

имной защиты купеческихъ судовъ заключается тогда, когда, во время опасности отъ разбойниковъ или отъ непріятеля, по близости нѣтъ военнаго конвоя; въ этомъ случаѣ руководитъ охраною главный начальникъ, котораго корабельщики избираютъ изъ своей среды и коему они обязаны повиноваться; судно, уклонившееся отъ защиты прочихъ судовъ, вошедшихъ въ соглашеніе о взаимной защитѣ, кромѣ подчасъ уголовной отвѣтственности по Военно-Морскому Уставу о Наказаніяхъ (Уложеніе о Наказаніяхъ, ст. 1229), платитъ двойные убытки, понесенные судами, защищавшими своихъ сотоварищей.

взаимной защиты.

c) По доставленіи груза на мѣсто назначенія или и ранѣе этого, именно когда лицо, имѣющее право на полученіе груза, потребуетъ его сдачи въ другомъ мѣстѣ, не дожидая прихода судна на мѣсто первоначальнаго назначенія,—по соблюденіи въ подлежащихъ случаяхъ таможенныхъ, карантинныхъ и иныхъ формальностей полицейскаго и фискальнаго характера, слѣдуетъ выгрузка клади. Для разгрузки судна надлежитъ выбрать мѣсто, съ одной стороны, соотвѣтствующее интересамъ грузополучателя, а съ другой—отвѣчающее свойствамъ судна, договору или мѣстнымъ обычаямъ, а равно правиламъ полицейскимъ, таможеннымъ и пр.; съ тѣми-же условіями приходится считаться и при производствѣ самой разгрузки. Равнымъ образомъ договоръ или обычай регулируютъ продолжительность выгрузки, связанную съ нарушеніемъ установленныхъ условій пеню, издержки по разгрузкѣ и пріему клади и т. п. При отсутствіи въ договорѣ особыхъ постановленій, капитанъ долженъ—по обычаю, подтвержденному Сенатомъ [1],—выгруженную кладь свезти на берегъ на разстояніи 50 саженъ отъ мѣста причала судовъ, не требуя никакой за это платы; за доставку-же на дальнѣйшее разстояніе онъ въ правѣ требовать дополнительнаго вознагражденія. Грузъ выдается грузополучателю, а таковымъ является правильный держатель коносамента (ст. 398), коимъ можетъ быть или самъ грузоотправитель, или другое лицо, къ которому успѣлъ правильно перейти коносаментъ. Если-же было выдано нѣсколько

Обязанности по сдачѣ груза. Выгрузка

и выдача клади получателю.

[1]) Рѣш. 4-го Д-та за 1880 г. № 117.

экземпляровъ коносамента,—логика и осторожность со стороны капитана требуютъ представленія ему всѣхъ выданныхъ экземпляровъ; но въ дѣйствительности это бываетъ подчасъ невозможно, разъ экземпляры находятся у разныхъ лицъ. Поэтому практика установила принципъ, что правильный держатель одного изъ выданныхъ экземпляровъ коносамента имѣетъ право получить грузъ независимо отъ другихъ коносаментодержателей; такое положеніе подтверждено и нашимъ Сенатомъ[1]). Для предупрежденія-же недоразумѣній на этой почвѣ, въ текстъ коносамента можетъ быть внесена соотвѣтственная оговорка о томъ, что по исполненіи одного экземпляра коносамента остальные признаются недѣйствительными. При отсутствіи-же такой оговорки, если-бы кто-либо предъявилъ споръ на почвѣ права полученія груза,—осмотрительность требуетъ помѣстить грузъ на храненіе и выждать рѣшенія суда по возникшему спору; иначе, буде фрахтовщикъ выдастъ грузъ не тому лицу, которому слѣдовало,—онъ долженъ отвѣчать передъ тѣмъ, кто окажется правильнымъ получателемъ. Такъ какъ коносаменты могутъ переходить изъ рукъ въ руки безъ вѣдома капитана, то знать, кто будетъ грузополучателемъ, капитанъ далеко не всегда въ состояніи, а потому онъ не обязанъ и увѣдомлять грузополучателя (кромѣ случаевъ спеціальнаго указанія въ коносаментѣ); онъ долженъ развѣ лишь обычнымъ образомъ объявить о прибытіи судна.

Свойство права, вытекающаго изъ коносамента.

Что-же касается до свойства самаго права, вытекающаго изъ владѣнія коносаментомъ, то вполнѣ естественно, какъ это признано и Сенатомъ, что коносаментъ даетъ лицу, на имя котораго онъ написанъ, лишь право на полученіе даннаго груза, не касаясь основаній этого полученія, слѣдовательно не предрѣшая того правового отношенія, въ которомъ грузополучатель будетъ состоять къ грузу; а потому коносаментъ вовсе не устанавливаетъ еще права собственности на данный грузъ, такъ какъ коносаментъ въ сущности только представляетъ собою удостовѣреніе о принятіи груза на судно для перевозки съ изложеніемъ условій перевозки. Согласно съ симъ, коносаментъ даетъ его держа-

[1]) Рѣш. того-же Д-та за 1881 г. № 46.

телю право получить отъ капитана означенный въ коносаментѣ грузъ; но собственникомъ этого груза получатель въ состояніи считаться развѣ только по отношенію къ капитану, а не по отношенію къ третьимъ лицамъ, которыя могутъ предъявить доказательства принадлежности имъ груза совершенно независимо отъ обладанія коносаментомъ [1]). Фактическое добросовѣстное владѣніе грузомъ исключаетъ всякое притязаніе на него третьяго лица только до того момента, пока не будетъ доказано, что право этого лица есть преимущественное; и передача груза въ правовое только владѣніе, посредствомъ передачи коносамента, не въ состояніи нарушить правъ дѣйствительнаго собственника груза. Поэтому, при коллизіи правъ на грузъ нѣсколькихъ правильныхъ коносаментодержателей до сдачи груза съ судна—преимущество имѣетъ тотъ, кому коносаментъ правильно переданъ прежде другихъ, а послѣ выдачи груза—преимущество на сторонѣ фактическаго владѣльца груза, пока другимъ коносаментодержателемъ не будетъ доказано его преимущественнаго права на этотъ грузъ, въ каковомъ случаѣ грузъ будетъ подлежать передачѣ послѣднему, какъ собственнику [2]).

Взысканіе убытковъ

Происшедшіе для фрахтователя убытки взыскиваются изъ провозныхъ денегъ, буде онѣ не уплачены впередъ; въ противномъ-же случаѣ, а также если ихъ недостаточно, —взыскиваются съ судохозяина (ст. 390). Размѣръ убытковъ опредѣляется: при порчѣ — разностью между цѣною груза при сдачѣ для нагрузки и стоимостью его въ испорченномъ видѣ [3]), а при недостачѣ части или всего груза, держась этого-же способа установленія убытковъ, размѣръ послѣднихъ слѣдуетъ опредѣлять—цѣнностью утраченнаго на мѣстѣ нагрузки. Въ случаѣ-же наступленія обстоятельствъ, предусмотрѣнныхъ ст. 236, т. е. бури, преслѣдованія отъ непріятеля, поврежденія судна или недостатка припасовъ, вынудившихъ зайти въ портъ, и буде, за отсутствіемъ денегъ, вѣрющихъ писемъ и кредита, для снабженія себя по-

---

[1]) Рѣш. того-же Д-та за 1882 г. № 36; рѣш. Суд. Д-та за 1906 г. № 813.

[2]) Рѣш. 4-го Д-та за 1881 г. № 201.

[3]) Рѣш. того-же Д-та за № 1872 г. № 2901.

требными припасами или для починки судна и снастей придется продать или обмѣнять часть товара для обезпеченія продолженія пути и исправной доставки остального груза, за невозможностью занять денегъ подъ закладъ судна,—корабельщикъ обязанъ заплатить за проданный грузъ по той цѣнѣ, по какой онъ могъ быть проданъ въ мѣстѣ назначенія (въ то время, когда судно туда пришло или должно было прійти); хозяинъ-же того груза долженъ удовлетворить корабельщика полною суммой положенныхъ по договору фрахтовыхъ денегъ, точно такъ, какъ было-бы въ случаѣ, если-бы тотъ грузъ былъ доставленъ къ мѣсту назначенія (ст. 399). Между тѣмъ какъ при отсутствіи обстоятельствъ, предусмотрѣнныхъ ст. 236, при опредѣленіи размѣра убытковъ по цѣнности утраченнаго на мѣстѣ нагрузки, для уплаты фрахта за утраченные предметы нѣтъ основанія, такъ какъ при такомъ вычисленіи вознагражденія не принимаются въ соображеніе убытки, которые хозяину груза приходится понесть за неполученіемъ ожидавшейся прибыли отъ продажи груза, и не считаются съ рыночною цѣной груза на мѣстѣ назначенія, въ которую входятъ и расходы по перевозкѣ. Право на вытекающее изъ утраты, убыли или порчи груза вознагражденіе имѣетъ потерпѣвшій, коимъ признается лицо, облеченное правомъ распоряжаться грузомъ.

и предъявленіе связанныхъ съ симъ исковъ.

Иски со стороны фрахтователя должны предъявляться къ корабельщику, кромѣ случая, когда договоръ перевозки былъ заключенъ съ самимъ судохозяиномъ или его конторой; при такихъ условіяхъ отвѣтственность за поврежденіе груза можетъ быть возложена непосредственно на владѣльца судна, къ нему-же непосредственно можетъ быть предъявленъ и искъ, хотя-бы поврежденіе произошло по винѣ корабельщика [1]).

Обязанности фрахтователя.

В. Обязанности фрахтователя могутъ быть подведены также подъ три главныхъ вида: a) обязанности по своевременному доставленію клади для нагрузки, b) обязанности по платежу причитающагося фрахтоваго вознагражденія и c) обязанности по пріему груза на мѣстѣ назначенія.

---

[1]) Рѣш. 2-го Общаго Собранія Правит. Сената за 1903 г. № 49; рѣш. Гражд. Кассац. Д-та за 1894 г. № 6.

Обязанности по доставкѣ клади для нагрузки.

Мѣсто и время доставки.

а) Фрахтователь — самъ или въ лицѣ указаннаго имъ грузителя—обязанъ доставить кладь для нагрузки. Куда, въ частности, подлежитъ доставкѣ грузъ—къ борту судна, или въ контору фрахтовщика, — опредѣляется договоромъ или обычаемъ. Грузъ долженъ быть доставленъ своевременно, т. е. въ условленное въ договорѣ или опредѣляемое закономъ или обычаемъ [1]) время („сталійные дни") и со всѣми необходимыми документами, буде, въ зависимости отъ свойства груза, для его перевозки нужны какіе либо документы или препроводительныя бумаги. Такъ и нашъ Уставъ Торговый постановляетъ представить грузъ „благовременно и съ надлежащею очисткою" (ст. 400). До истеченія установленныхъ сталійныхъ дней судовладѣлецъ не въ правѣ двинуть судно въ путь, хотя-бы фрахтователь совсѣмъ не явился несмотря на его вызовъ, или вообще не приступилъ-бы къ нагрузкѣ. По обычаю, признанному Сенатомъ, воскресные и праздничные дни, какъ равно ненастные дни, а также день посылки фрахтователю извѣщенія о готовности судна къ принятію груза, въ число сталійныхъ дней не входятъ [2]); не должны входить и дни, когда были помѣхи, подходящія подъ понятіе force majeure, или зависящія отъ самого судна. Исключеніемъ является случай, когда срокъ нагрузки опредѣленъ извѣстнымъ числомъ дней, непрерывно слѣдующихъ одинъ за другимъ, т. е., иными словами, когда окончаніе нагрузки назначено на опредѣленный день; при таковомъ условіи существенное значеніе получаетъ только конечный срокъ нагрузки. Въ случаѣ пропуска установленнаго срока фрахтователемъ (насколько не касается причинъ, отъ него не зависящихъ [3])), онъ платитъ условленныя въ договорѣ пени за простойные („сверхсталійные") дни въ качествѣ вознагражденія судохозяина за излишнее задержаніе судна и оставленіе его безъ работы, именно за каждыя лишнія сутки (ст. 401), при чемъ нельзя уже отговариваться никакими помѣхами, въ томъ числѣ и подходящими подъ понятіе непреодолимой силы, кромѣ развѣ только дней, въ которые

---

[1]) Рѣш. 4-го Д-та Правит. Сената за 1895 г. № 1142.

[2]) Рѣш. того-же Д-та за 1890 г. № 1027, за 1895 г. № 1142.

[3]) Рѣш. 2-го Общаго Собранія Правит. Сената за 1893 г. № 15.

нагрузка не могла производиться по винѣ самого судна; буде упомянутая пеня не установлена договоромъ,—размѣръ ея опредѣляется соотвѣтственно расходамъ по содержанію судна и судового экипажа, а также убыткамъ, причиняемымъ прогуломъ судна. Если же фрахтовщикъ, чтобы имѣть на суднѣ полный грузъ, договорится со многими лицами о перевозкѣ груза,—онъ не въ правѣ ожидать дольше назначеннаго къ отплытію времени (ст. 403). Съ другой стороны, въ видахъ огражденія интересовъ фрахтователя, практика и законъ разрѣшаютъ ему какъ замѣнить условленный грузъ инымъ, лишь-бы послѣдній по своему качеству не могъ вредно отозваться на прочемъ грузѣ, такъ даже передать права по заключенному договору перевозки другому лицу (ст. 404). Что касается до отношеній, возникающихъ на этой почвѣ между первымъ фрахтователемъ и лицомъ, коему онъ передалъ для исполненія договоръ перевозки, а также фрахтовщикомъ, то, по разъясненію Сената, первый фрахтователь обязанъ вознаградить фрахтовщика въ размѣрѣ разницы фрахта (если по второму договору онъ ниже, чѣмъ по первому) и уплатить коммиссіонное вознагражденіе за исполненіе порученія по пріисканію другого фрахтователя [1]) (буде такое пріисканіе со стороны фрахтовщика имѣло мѣсто). На этомъ отношенія перваго фрахтователя къ фрахтовщику и прекращаются. Отъ уступки правъ по цертепартіи полностью слѣдуетъ отличать заключеніе первоначальнымъ фрахтователемъ самостоятельной, новой цертепартіи съ третьимъ лицомъ, напр., въ случаѣ, если первоначальный фрахтователь, нанявъ цѣлое судно или опредѣленную его часть, вздумаетъ передать пріобрѣтенное имъ право на перевозку груза нѣсколькимъ болѣе мелкимъ грузоотправителямъ—по частямъ, изъ спекулятивныхъ, конечно, соображеній, выражающихся въ нѣкоторомъ увеличеніи фрахтоваго вознагражденія. Въ этомъ случаѣ правовыя отношенія устанавливаются, по второй цертепартіи, исключительно между первымъ фрахтователемъ и вторымъ. Первоначальный фрахтовщикъ долженъ признавать второго фрахтователя, какъ замѣстителя перваго фрахтователя, въ границахъ, установленныхъ первоначальной

Замѣна груза

и передача правъ по договору.

Отношенія, вытекающія изъ послѣдней,

а также изъ заключенія новой цертепартіи.

---

[1]) Рѣш. 4-го Д-та за 1883 г. № 2715.

цертепартіей, и обязанъ поэтому удовлетворять его претензіи лишь настолько, насколько онѣ согласуются съ правами, выговоренными у него первоначальнымъ фрахтователемъ. Что-же касается до отвѣтственности первоначальнаго фрахтователя передъ вторымъ, то по отношенію къ дѣйствіямъ, за которыя первоначальный фрахтовщикъ отвѣчаетъ лишь въ размѣрѣ цѣнности судна и фрахта, первый фрахтователь будетъ отвѣчать передъ вторымъ тоже въ этомъ-же размѣрѣ; по отношенію-же къ дѣйствіямъ, за которыя первоначальный фрахтовщикъ отвѣчаетъ полностью, первый фрахтователь отвѣчаетъ передъ вторымъ также неограниченно. Къ отвѣтственности въ таковыхъ предѣлахъ (неограниченно) относятся равнымъ образомъ дѣйствія перваго фрахтователя, несогласныя съ договоромъ, заключеннымъ съ первоначальнымъ фрахтовщикомъ, слѣдовательно падающія на его личную отвѣтственность, а также дѣйствія, по которымъ послѣдуетъ спеціальное поручительство перваго фрахтователя по отношенію ко второму. Но принявъ на себя обязанность доставить грузъ для судна, фрахтователь является единственнымъ отвѣтственнымъ лицомъ передъ судохозяиномъ, независимо отъ того, чьимъ собственно грузомъ судно должно было быть нагружено [1]). Точно также для договора безразлична сущность юридическихъ отношеній фрахтователя къ подлежащему перевозкѣ грузу, а равно къ лицу, которому этотъ грузъ предназначается для сдачи.

Значеніе принадлежности груза для договора.

b) При опредѣленіи обязанности по удовлетворенію фрахтовщика перевозочною платой или фрахтомъ, возникаетъ вопросъ относительно лица, которое должно уплатить фрахтъ. Естественнѣе всего обязанность эта падаетъ на фрахтователя, который условился насчетъ вознагражденія за перевозку груза, слѣдовательно обѣщалъ внести подлежащее вознагражденіе. Но, какъ и при сухопутной перевозкѣ, практика допускаетъ переводъ этой обязанности на грузополучателя—тѣмъ болѣе, что при морской перевозкѣ платежъ фрахта обусловливается доставкою груза на мѣсто назначенія; прочіе-же платежи (кромѣ фрахта), по крайней мѣрѣ полностью, въ состояніи быть вычислены только впослѣд-

Обязанности по платежу фрахтоваго вознагражденія. Кто его платитъ, когда

[1]) Рѣш. 2-го Общаго Собранія Правит. Сената за 1893 г. № 15.

ствіи и, поэтому, могутъ быть потребованы единственно при сдачѣ доставленнаго груза. При всемъ томъ, въ дѣйствительности бываетъ уплата части фрахтовыхъ денегъ и авансомъ, нерѣдко даже съ условіемъ, что этотъ авансъ не подлежитъ возвращенію, хотя-бы грузъ не достигъ мѣста назначенія [1]. Но, по общему правилу, при морской перевозкѣ, разъ грузъ погибнетъ въ пути, съ нимъ погибаетъ и фрахтовое вознагражденіе. Фрахтъ уплачивается капитану, какъ представителю судохозяина, буде на мѣстѣ полученія фрахта нѣтъ другихъ агентовъ судохозяина, коимъ было-бы поручено полученіе фрахтовыхъ денегъ. Такъ какъ капитанъ и иные агенты по полученію фрахтовыхъ денегъ являются лишь представителями судохозяина, то по отношенію къ требованіямъ ими фрахтовыхъ и другихъ денегъ грузополучатель или грузоотправитель въ правѣ дѣлать всѣ тѣ возраженія, которыя они могли-бы сдѣлать самому судохозяину. Кромѣ внесенія фрахтоваго вознагражденія, фрахтовщику должны быть возвращены всѣ тѣ расходы, которые онъ втеченіе пути правильно понесъ въ интересахъ груза и кои падаютъ на счетъ грузохозяина (напр., таможенныя пошлины, издержки по спасанію груза, по перегрузкѣ, отдачѣ на сохраненіе и т. п.).

и кому?

Размѣръ фрахта.

Размѣръ фрахтоваго вознагражденія опредѣляется прежде всего договоромъ или тарифомъ; за отсутствіемъ-же въ договорѣ указаній о размѣрѣ фрахта или при отсутствіи тарифа, размѣръ фрахтоваго вознагражденія можетъ быть установленъ и обычаемъ, имѣвшимъ примѣненіе въ мѣстѣ отправки груза во время заключенія договора перевозки. Въ частности, фрахтовое вознагражденіе вычисляется: по времени пользованія судномъ, по вѣсу груза [2], по количеству

---

[1] Въ таковомъ условіи слѣдуетъ собственно усматривать уплату не фрахта, а преміи за страховку груза.

[2] Тонны, служащія обыкновенно основаніемъ для вычисленія фрахта, представляютъ собою собственно единицу, основанной на водоизмѣщеніи, кубической вмѣстимости судна; но къ этой вмѣстимости пріурочивается на практикѣ извѣстный вѣсъ груза, подлежащаго вмѣщенію въ тонну (насколько, конечно, касается регистровыхъ тоннъ, въ противоположность тоннамъ водоизмѣщенія вообще). Такъ, англійская тонна соотвѣтствуетъ 2.240 фунтамъ (принимается за 62 пуда), фран-

его мѣстъ, по пространству, которое грузъ занимаетъ на суднѣ, или-же огуломъ за весь подлежащій перевозкѣ грузъ, или за извѣстную часть судна, или за все судно. При установленіи фрахта по вѣсу груза, нерѣдко считаются съ родомъ и свойствомъ послѣдняго, такъ какъ эти признаки груза въ состояніи отразиться на расходахъ и рискѣ фрахтовщика, а равно считаются и съ громоздкостью груза—вслѣдствіе того, что этотъ признакъ отзывается на размѣрахъ занимаемаго грузомъ мѣста. Къ фрахтовому вознагражденію въ собственномъ смыслѣ слова, идущему въ пользу судохозяина, иногда присоединяется еще, расчитанное на обезпеченіе бо́льшаго со стороны капитана вниманія къ грузу, такъ называемое нашимъ закономъ, „грузовое награжденіе корабельщику“, если оно выговорено въ договорѣ (ст. 377 п. 5)[1]. Въ частности, по времени пользованія судномъ фрахтъ опредѣляется при договорѣ по зафрахтованію судна. Если въ договорѣ не установлено, съ какого собственно момента слѣдуетъ считать теченіе фрахтоваго вознагражденія (съ момента подачи судна, съ момента начала нагрузки, или съ момента отправленія въ путь) и по какой моментъ (до прибытія судна на мѣсто назначенія, до начала разгрузки, или до ея окончанія), то, казалось-бы, слѣдуетъ теченіе вознагражденія пріурочить къ періоду предоставленія судна въ распоряженіе нанимателя, т. е. считать началомъ теченія вознагражденія—моментъ подачи судна, а концомъ—моментъ окончанія разгрузки, за исключеніемъ только времени задержанія судна не по винѣ фрахтователя. Слѣдовательно, при опредѣленіи фрахта по времени пользованія судномъ, приходится оплачивать фрахтомъ какъ время нагрузки, такъ и время разгрузки, въ противоположность опредѣленію фрахта не по времени пользованія, а инымъ способомъ. Въ послѣдняго рода случаяхъ приходится держаться воззрѣнія, что нагрузка и разгрузка судна являются

цузская тонна равняется 1.000 килограммамъ (60 пудамъ и 4 1/40 фунтамъ); у насъ тонна обыкновенно принимается за 60 пудовъ. См. также выноску на стр. 29.

[1]) Подчасъ и это вознагражденіе идетъ въ пользу судохозяина, считаясь какъ-бы аксессуаромъ фрахтовыхъ денегъ вообще.

составными операціями перевозки; а потому если хозяинъ судна отдаетъ послѣднее подъ перевозку за условленное вознагражденіе, то онъ тѣмъ самымъ обязывается предоставить судно въ распоряженіе фрахтователя на все время, которое нужно для нагрузки и разгрузки, безъ особаго за это время вознагражденія. Буде-же опредѣленіе суммы фрахтоваго вознагражденія основывается на вѣсѣ, или на числѣ мѣстъ груза, или на пространствѣ, которое грузъ занимаетъ на суднѣ,—спрашивается, какое въ этомъ отношеніи количество груза слѣдуетъ принимать во вниманіе: то-ли, которое было при нагрузкѣ клади и обозначеніе коего, слѣдовательно, попало въ коносаментъ, или-же то количество, въ какомъ грузъ доставленъ по назначенію? Важность разрѣшенія этого вопроса имѣетъ большое значеніе для интересовъ обѣихъ сторонъ договора перевозки. Для судохозяина —въ томъ смыслѣ, что было-бы несправедливо уплачивать ему фрахтовое вознагражденіе по помѣченному въ коносаментѣ количеству груза и въ томъ случаѣ, когда-бы вѣсъ груза, лежащій въ основаніи вычисленія фрахтовыхъ денегъ, былъ въ коносаментѣ помѣченъ ниже дѣйствительности (напр., вслѣдствіе обмана грузоотправителя); или когда-бы втеченіе пути вѣсъ груза увеличился (напр., отъ сырости). Для фрахтователя-же разрѣшеніе указаннаго вопроса имѣетъ значеніе въ томъ смыслѣ, что едва-ли справедливымъ было-бы заставлять его платить за означенное въ коносаментѣ количество груза и въ томъ случаѣ, когда при выгрузкѣ количество клади окажется менѣе означеннаго въ коносаментѣ—вслѣдствіе-ли вкравшейся ошибки, или случайностей пути (куда, конечно, не можетъ быть отнесено обыкновенное уменьшеніе въ вѣсѣ отъ усушки, утечки и т. п.). Въ виду изложеннаго, нельзя не высказаться за положеніе, что разъ при сдачѣ груза получателю произведена провѣрка въ числѣ, мѣрѣ и вѣсѣ груза,—при опредѣленіи суммы фрахтоваго вознагражденія должно быть принято во вниманіе и несоотвѣтствіе количества прибывшаго груза съ означеннымъ въ коносаментѣ. Само собою разумѣется, недоставленіе по назначенію цѣлыхъ отдѣльныхъ мѣстъ груза, помимо освобожденія фрахтователя отъ платежа фрахта, повлечетъ еще право фрахтователя на требованіе соотвѣтствен-

Несоотвѣтствіе количества груза съ помѣченнымъ въ коносаментѣ.

наго вознагражденія—въ зависимости отъ условій, при которыхъ произошла потеря груза.

Значеніе видоизмѣненія груза для платежа фрахта.

Но при такомъ видоизмѣненіи количества или качества груза, при которомъ доставленный грузъ уже теряетъ интересъ для грузоотправителя или грузополучателя, можно-ли отказаться отъ пріема доставленнаго груза съ освобожденіемъ себя отъ обязанности уплатить причитающееся фрахтовое вознагражденіе, какъ это при извѣстныхъ условіяхъ допускается для судохозяина по отношенію къ отвѣтственности за заключенныя капитаномъ втеченіе пути сдѣлки? На вопросъ этотъ слѣдуетъ отвѣтить отрицательно, такъ какъ для предоставленія такой льготы фрахтователю нѣтъ основаній ни въ текстѣ закона, какъ нашего, такъ и другихъ странъ, ни въ отношеніяхъ фрахтователя къ фрахтовщику: льгота для судохозяевъ вытекаетъ изъ невозможности для нихъ слѣдить за дѣйствіями капитана втеченіе пути; между тѣмъ какъ фрахтователь заключаетъ съ фрахтовщикомъ сдѣлку самъ, а не чрезъ посредство лица, за дѣйствіями коего онъ не въ состояніи слѣдить. Спорнымъ можетъ быть развѣ только вопросъ о размѣрахъ отвѣтственности фрахтователя за совершонныя капитаномъ впродолженіе пути сдѣлки въ интересахъ судна и груза. Единственнымъ исключеніемъ при примѣненіи изложеннаго положенія о невозможности отказаться отъ пріема груза съ освобожденіемъ себя отъ платежа фрахта служитъ случай утечки больше половины перевозимой жидкости, дающій, по повсемѣстному признанію, право отказаться отъ остатка груза взамѣнъ уплаты причитающагося фрахтоваго вознагражденія. Исключеніе это строится на предположеніи, что если капитанъ при пріемѣ даннаго груза не констатировалъ недоброкачественности упаковки, то послѣдняя при нагрузкѣ, слѣдовательно, обѣщала выдержать плаваніе; а буде утечка въ такомъ большомъ размѣрѣ произошла, то причину этого надо искать въ неудовлетворительномъ размѣщеніи груза, падающемъ на отвѣтственность капитана, который, поэтому, и долженъ раздѣлить убытки съ фрахтователемъ.

Особые случаи вычисленія фрахта.

Кромѣ изложенныхъ общихъ положеній, остановимся на опредѣленіи размѣровъ фрахтоваго вознагражденія въ слѣдующихъ отдѣльныхъ случаяхъ, отчасти предусмотрѣнныхъ нашимъ закономъ.

При зафрахтованіи судна полностью или опредѣленной его части, буде фрахтователь не воспользуется всѣмъ нанятымъ помѣщеніемъ, — все-таки фрахтъ слѣдуетъ уплатить сполна. Даже если-бы фрахтователь не означилъ части судна, а лишь условился относительно перевозки опредѣленнаго количества груза и не доставилъ его столько, сколько было договорено, при чемъ на суднѣ остались-бы свободными мѣста, предназначавшіяся для этого груза, то также фрахтъ долженъ быть уплаченъ полностью, какъ будто-бы весь грузъ былъ доставленъ (ст. 402). Но, невзирая на то, что судно вслѣдствіе означеннаго обстоятельства оказалось незаполненнымъ, фрахтовщикъ не въ правѣ безъ согласія фрахтователя заполнить судно постороннимъ какимъ-либо грузомъ; а если-бы согласіе фрахтователя на то послѣдовало и фрахтовщикъ, вмѣсто недоставленнаго, успѣлъ-бы получить для перевозки другой грузъ, — за недоставленный грузъ фрахтовщику провозной платы, очевидно, не должно причитаться. Точно также, въ случаѣ зафрахтованія всего судна или опредѣленной его части, если-бы фрахтовщикъ кромѣ груза фрахтователя нашелъ возможнымъ въ зафрахтованное въ цѣломъ видѣ судно или въ зафрахтованную опредѣленную его часть помѣстить еще посторонній грузъ,—фрахтъ за провозъ этого груза причитался-бы фрахтователю, такъ какъ лишь онъ пріобрѣлъ право воспользоваться всею провозною способностью судна, всего или опредѣленной его части.

При недоставленіи совсѣмъ клади для нагрузки, договоръ считается нарушеннымъ, и проистекаютъ послѣдствія, о которыхъ сказано будетъ позже, при разсмотрѣніи послѣдствій односторонняго расторженія договора. Но есть случай, когда фрахтъ все-таки платится несмотря на недоставку совсѣмъ на судно условленнаго груза. Именно, какъ уже указано было, если корабельщикъ, чтобы имѣть на суднѣ полный грузъ, договорился со многими лицами взять отъ нихъ грузъ и условился идти въ путь въ назначенный день, —онъ долженъ отплыть въ условленное время; и буде кто изъ договорившихся опоздаетъ присылкою груза до отплытія судна, — онъ тѣмъ не менѣе обязанъ заплатить провозныя деньги и грузовое награжденіе корабельщику, какъ будто-бы грузъ былъ отвезенъ (ст. 403). Равнымъ образомъ,

если судно по нагрузкѣ будетъ задержано правительственными властями вслѣдствіе свойства груза,—фрахтователь долженъ удовлетворить фрахтовщика положенною въ договорѣ суммою провозныхъ денегъ; когда-же судно до нагрузки задержано правительствомъ по какой-либо иной причинѣ, — судъ опредѣляетъ вознагражденіе въ зависимости отъ количества труда, проявленнаго судномъ для осуществленія заключеннаго договора (ст. 406). Точно также фрахтовое вознагражденіе должно быть уплачено въ случаѣ, когда недоставка груза на мѣсто назначенія произошла по винѣ фрахтователя (напр., онъ потребовалъ выгрузки груза до доставленія его на мѣсто назначенія, не будучи къ этому вынужденъ обстоятельствами, подходящими подъ понятіе force majeure; или грузъ въ пути былъ конфискованъ); или когда, несмотря на гибель груза, фрахтователь получаетъ за него вознагражденіе (напр., въ случаѣ большой аваріи, или въ случаѣ продажи части груза капитаномъ въ цѣляхъ удовлетворенія насущныхъ потребностей экспедиціи).

Съ другой стороны, фрахтователь долженъ считаться свободнымъ отъ уплаты фрахта: а) полностью—когда грузъ по винѣ фрахтовщика не дошелъ до мѣста назначенія, при чемъ грузъ оказался погибшимъ; въ этомъ случаѣ, кромѣ потери фрахтовыхъ денегъ, фрахтовщикъ обязанъ еще покрыть фрахтователю понесенные имъ убытки; и б) отчасти—когда грузъ не дошелъ до мѣста назначенія по обстоятельствамъ, отъ фрахтовщика не зависѣвшимъ, при чемъ грузъ не погибъ; при такомъ условіи фрахтовое вознагражденіе должно быть уплачено пропорціонально размѣрамъ осуществленной уже части перевозки[1]. Въ послѣднемъ случаѣ считаться надо-бы и съ техническими условіями пройденной части пути, и съ расходами, связанными какъ съ тою частью пути, которая уже сдѣлана, такъ и съ тою, которая оказалась непройденною, и отъ каковыхъ расходовъ фрахтовщикъ, слѣдовательно, освободился; точно также должны быть возмѣщены фрахтовщику прочіе сопряжонные съ состояв-

---

[1]) Рѣш. 4-го Д-та Правит. Сената отъ 19 окт. 1895 г. по дѣлу Плюсина съ Добровольнымъ флотомъ.

шимся уже перемѣщеніемъ расходы, насколько они не падаютъ на счетъ самого фрахтовщика.

Въ случаѣ замедленія съ доставкою груза на мѣсто назначенія, буде это замедленіе произошло по винѣ фрахтовщика, онъ, какъ ранѣе уже было сказано, покрываетъ происшедшіе отъ того убытки фрахтователя; а если замедленіе произошло по винѣ фрахтователя, — послѣдній, естественно, платитъ убытки фрахтовщика. Когда-же замедленіе явилось результатомъ непреодолимой силы,—ни одна изъ сторонъ не обязана платить убытковъ другой стороны, и фрахтовое вознагражденіе въ этомъ случаѣ не должно увеличиваться, невзирая на удлиненіе продолжительности плаванія [1]).

Внесеніе фрахта грузополучателемъ.

Что касается вопроса о томъ, насколько обязательно внесеніе фрахтоваго вознагражденія для грузополучателя, если онъ иное лицо, а не самъ грузоотправитель, то въ этомъ отношеніи нужно руководствоваться тѣмъ соображеніемъ, что содержаніе коносамента слѣдуетъ считать обязательнымъ для грузополучателя; поэтому, буде въ коносаментѣ указано о внесеніи фрахтоваго вознагражденія грузополучателемъ,—онъ и долженъ его платить. Но такъ какъ грузополучатель не принималъ участія въ заключеніи самаго договора (по зафрахтованію судна, или фрахтоваго), то для него не должна быть обязательной условленная въ договорѣ неустойка на случай неисправности въ платежѣ фрахтовыхъ денегъ; на этомъ-же основаніи, если по договору судно зафрахтовано и на обратный рейсъ—для перевозки груза, подлежащаго доставкѣ со стороны получателя груза, присланнаго первымъ рейсомъ, и если грузополучатель не доставитъ груза для обратнаго рейса или доставитъ, но недостаточно, и судно поэтому пойдетъ пустымъ совсѣмъ или отчасти, то отвѣтственнымъ лицомъ будетъ также фрахтователь, а не грузополучатель. Исключеніемъ является случай, когда въ коносаментѣ сдѣлана ссылка на условія, содержащі-

---

[1]) О распредѣленіи фрахтоваго вознагражденія и иныхъ платежей при наличности нѣсколькихъ фрахтовщиковъ, послѣдовательно участвовавшихъ въ выполненіи перевозки, см. мое сочиненіе—Торговое Право, стр. 793 и 794.

яся въ договорѣ. Пени-же за замедленіе пріема пришедшаго груза должны всегда падать на грузополучателя, какъ непосредственнаго виновника замедленія.

Обязанности по пріему груза на мѣстѣ назначенія

c) По доставленіи груза на мѣсто назначенія и доведеніи до общаго свѣдѣнія (чрезъ публикацію или инымъ принятымъ въ мѣстѣ разгрузки способомъ) о приходѣ судна въ портъ, за исключеніемъ развѣ только судовъ, совершающихъ рейсы по заранѣе объявленному расписанію,—происходятъ разгрузка и пріемъ клади. Разгрузка производится обыкновенно средствами фрахтовщика, но за счетъ фрахтователя, буде не условлено или не установлено иначе. Пріемъ-же груза совершается получателемъ. Какъ разгрузка, такъ и пріемъ клади должны произойти втеченіе времени, опредѣленнаго договоромъ, уставомъ транспортнаго предпріятія или обычаемъ [1]). Въ случаѣ замедленія со стороны грузополучателя, онъ обязанъ платить пени—на такихъ-же основаніяхъ, какъ и при замедленіи грузоотправителя съ доставленіемъ груза для нагрузки. Но пени за простойные дни при пріемѣ груза могутъ полагаться лишь тогда, когда грузъ былъ довезенъ до назначеннаго въ договорѣ мѣста, такъ какъ грузополучатель только въ мѣстѣ назначенія груза обязанъ принять своевременныя мѣры къ пріему послѣдняго. По истеченіи-же льготныхъ (сталійныхъ) и простойныхъ (сверхсталійныхъ) дней, опредѣленныхъ договоромъ, уставомъ или обычаемъ, капитанъ, по общепринятому воззрѣнію, въ правѣ приступить къ выгрузкѣ за счетъ и рискъ грузохозяина. Сюда, слѣдовательно, относится и случай непоявленія совсѣмъ грузополучателя, или случай явнаго отказа отъ полученія груза, при чемъ капитану предоставляется договоромъ, уставомъ или обычаемъ, а въ нѣкоторыхъ государствахъ и закономъ,

Послѣдствія замедленія пріема.

---

[1]) Иногда въ договорѣ устанавливается общій періодъ времени для нагрузки и выгрузки — для того, чтобы фрахтователь былъ свободнѣе въ распоряженіи временемъ для нагрузки и выгрузки и такимъ путемъ подчасъ могъ избѣжать начета простойныхъ дней, каковой въ состояніи имѣть мѣсто въ случаѣ замедленія въ нагрузкѣ или выгрузкѣ при установленіи для каждой изъ нихъ отдѣльнаго періода. Сбереженіе времени на нагрузкѣ даетъ фрахтователю возможность соотвѣтственно продлить срокъ выгрузки и тѣмъ устранить начетъ простойныхъ дней совсѣмъ или отчасти.

право продать грузъ въ случаѣ непоявленія грузополучателя втеченіе опредѣленнаго періода времени; означенная продажа, естественно, должна быть обставлена условіями, гарантирующими интересы грузохозяина. При непринятіи груза получателемъ, договоръ перевозки долженъ считаться нарушеннымъ, и нарушеннымъ фрахтователемъ, по винѣ котораго оказалось некому сдать груза.

Внесеніе фрахтоваго вознагражденія какъ условіе сдачи груза.

Сдача доставленнаго груза получателю, будь онъ самъ грузоотправитель или иное лицо, оказавшееся во время прибытія груза владѣльцемъ коносамента, имѣетъ мѣсто лишь по внесеніи фрахтоваго вознагражденія и иныхъ причитающихся фрахтовщику платежей, какъ это повсюду установлено и закономъ, и практикой, — если, конечно, нѣтъ противоположнаго постановленія въ договорѣ. Денежные расчеты грузополучателя съ грузоотправителемъ фрахтовщика не касаются. Такъ и у насъ: хотя ст. 407 Устава Торговаго гласитъ, что „по совершеніи пути и по отдачѣ товара или груза, наниматель обязанъ выдать корабельщику по договору плату", причитающуюся по расчету [1]); но можетъ быть условлено и иначе, именно — что грузъ выдается лишь по внесеніи того, что причитается фрахтовщику. Помимо этого, Сенатъ и вообще выяснилъ, что перевозчикъ не обязанъ сдавать груза получателю до внесенія денегъ за провозъ и храненіе (буде, конечно, послѣднее имѣло мѣсто сверхъ времени перевозки); и что грузъ долженъ служить обезпеченіемъ перевозчика въ полученіи имъ какъ фрахта, такъ и удовлетворенія по прочимъ расходамъ, понесеннымъ имъ по необходимости, въ качествѣ перевозчика, за счетъ грузохозяина [2]). Впрочемъ, насколько приходится пользоваться этимъ правомъ (jus retentionis), фрахтовщикъ можетъ удерживать не весь грузъ, а только такую его часть, стоимость которой соотвѣтствуетъ неполученной или недополученной суммѣ вознагражденія. Поэтому, если-бы фрахтовщикъ задержалъ грузъ въ большемъ противъ суммы причитающагося вознагражденія количествѣ или въ обезпеченіе расхо-

Гарантированіе интересовъ фрахтовщика:

право удержанія груза

---

[1]) То-же вытекаетъ и изъ ст. 398.

[2]) Рѣш. 4-го Д-та за 1875 г. № 680.

довъ недоказанныхъ,—онъ долженъ отвѣчать за понесенные хозяиномъ груза убытки [1]. Убытки эти, по дошедшему до разрѣшенія Сената конкретному случаю, были опредѣлены въ размѣрѣ разницы стоимости товара по биржевой цѣнѣ и суммы, вырученной за товаръ, попорченный вслѣдствіе обожданія [2]; но, очевидно, подъ понятіе убытковъ грузохозяина подойдетъ и паденіе цѣнъ на товаръ помимо случая его порчи, вслѣдствіе чего неправильно задержавшій грузъ фрахтовщикъ долженъ будетъ покрыть и эти убытки въ размѣрѣ разницы цѣны на товаръ во время его прибытія и фактической его сдачи послѣ неправильнаго задержанія. Само собою разумѣется, если въ договорѣ назначена неустойка на случай неуплаты фрахта въ срокъ,—задержаніе груза не должно касаться обязательства уплатить неустойку, такъ какъ предоставленная фрахтовщику исключительная привилегія не можетъ подлежать распространительному толкованію; въ связи съ симъ, количество подлежащаго задержанію груза должно опредѣлять въ зависимости единственно отъ неуплаченной суммы слѣдующаго вознагражденія, не принимая въ расчетъ суммы неустойки. Но въ виду того, что пользованіе фрахтовщикомъ своимъ правомъ по удержанію груза, несомнѣнно, крайне тяжело отражается на грузохозяевахъ, такъ какъ, съ одной стороны, пока грузъ не сданъ, онъ подвергается случайностямъ морской перевозки со всѣми этого послѣдствіями, а съ другой — стѣсняются торговые обороты съ удержанными товарами, — новѣйшія законодательства стали фрахтовщика лишать права удержанія груза въ обезпеченіе внесенія слѣдующаго ему вознагражденія, замѣнивъ это право удержанія своеобразнымъ видомъ закладного права надъ грузомъ, продолжающагося несмотря на выдачу груза получателю и сопряжоннаго съ соотвѣтственнымъ правомъ на преимущество по удовлетворенію претензій фрахтовщика въ случаѣ конкурса надъ имуществомъ хозяина груза. Нашъ законъ также предоставляетъ корабельщику право преимущественнаго удовлетво-

---

1) Рѣш. того-же Д-та за 1891 № 569.

2) Рѣш. того-же Д-та за 1880 г. № 1354.

ренія, въ размѣрѣ того, что причитается по договору, предъ всѣми прочими кредиторами (ст. 409),—насколько касается, впрочемъ, не случая признанія грузохозяина несостоятельнымъ, а случая, когда взысканія обращаются на данный грузъ [1]). Собственно, въ случаѣ невнесенія получателемъ причитающихся фрахтовщику платежей или непредставленія ихъ въ депозитъ подлежащаго учрежденія, а равно въ случаѣ невостребованія груза за непоявленіемъ получателя, слѣдовало-бы фрахтовщику обратиться къ отправителю съ увѣдомленіемъ или даже и съ искомъ. Но такая процедура была-бы крайне стѣснительною для перевозки какъ промысла; съ другой-же стороны, и для нѣкоторыхъ категорій груза такой порядокъ былъ-бы также убыточнымъ. Во вниманіе къ этому, большинствомъ иностранныхъ кодексовъ, а у насъ уставами транспортныхъ предпріятій и судебною практикой, признано за фрахтовщикомъ право возмѣщенія причитающихся ему по разнымъ статьямъ платежей [2]). Возмѣщеніе это осуществляется при помощи публичной продажи, за счетъ хозяина, всего или части груза—смотря по размѣрамъ претензій фрахтовщика. При продажѣ груза фрахтовщикъ имѣетъ право изъ вырученныхъ денегъ удержать все, что ему причитается за перевозку, а равно иные лежащіе на грузѣ платежи [3]). Въ случаѣ неполученія чего слѣдовало съ грузополучателя, за фрахтовщикомъ нужно признать право регресса къ фрахтователю. При несостоятельности-же фрахтователя, неуплаченныя фрахтовыя деньги у насъ отнесены къ долгамъ перваго разряда [4]).

и право возмѣщенія платежей.

Огражденіе интересовъ кредиторовъ вообще.

Кромѣ того, интересы фрахтовщика гарантированы, по нашему закону, даже и до времени доставленія груза—въ томъ смыслѣ, что если корабельщикъ возымѣетъ сомнѣніе относительно полученія провозной платы вслѣдствіе банкротства фрахтователя, онъ можетъ, по увѣдомленіи мѣстнаго начальства, требовать, чтобы судно было остановлено пока онъ не получитъ платы; такое-же право предоставлено

---

1) Рѣш. Гражд. Кассац. Д-та Правит. Сената за 1904 г. № 18.

2) Рѣш. 4-го Д-та Правит. Сената за 1877 г. № 2142.

3) См. то-же рѣшеніе.

4) Уставъ Судопр. Торговаго, ст. 506 п. 9.

и прочимъ кредиторамъ, буде они имѣютъ основаніе опасаться, что должникъ, близкій къ банкротству, отправляетъ на суднѣ грузъ во избѣжаніе платежа долговъ (ст. 408).

Констатированіе дефектовъ груза.

Въ случаѣ обнаруженія при полученіи груза какихъ-либо поврежденій въ самомъ грузѣ или упаковкѣ, или несоотвѣтствія пришедшаго груза съ содержащимися въ коносаментѣ указаніями, грузополучатель долженъ сдѣлать относящійся сюда протестъ [1]), дабы облегчить себѣ возможность требовать отъ фрахтовщика подлежащаго вознагражденія. Установленіе понесенныхъ фрахтователемъ убытковъ должно происходить при посредствѣ осмотра груза экспертами. Расходы по осмотру, казалось-бы, обязанъ нести тотъ, кто его потребовалъ; но если при осмотрѣ обнаружится потеря или поврежденіе груза, за которыя долженъ отвѣчать хозяинъ судна,—расходы по производству падутъ на него.

По полученіи груза, получатель возвращаетъ капитану коносаментъ (или одинъ изъ его экземпляровъ) съ распиской о полученіи груза. Означенная расписка имѣетъ особо важное значеніе при выдачѣ груза по коносаменту именному или приказному; относящаяся сюда расписка правильнаго коносаментодержателя служитъ удостовѣреніемъ того, что грузъ выданъ именно тому лицу, которое имѣло право на его полученіе.

Прекращеніе дѣйствія договора.

III. Основаніемъ для прекращенія дѣйствія договора морской перевозки, помимо выполненія договора, бываютъ поводы, служащіе для прекращенія дѣйствія договора имущественнаго найма вообще, съ незначительными лишь особенностями. На почвѣ гражданскаго права такими поводами примѣнительно къ данному договору въ состояніи быть: а) обоюдное согласіе сторонъ, b) фактическая невозможность осуществить договоръ и с) одностороннее расторженіе договора.

Поводы:

обоюдное согласіе сторонъ,

а) Въ дѣлѣ морской перевозки, къ обоюдному согласію сторонъ слѣдуетъ отнести и случай, когда судно не можетъ идти въ плаваніе вслѣдствіе недостаточности груза сравни-

[1]) См. также Уставъ Таможенный, ст. 176.

тельно съ тѣмъ его количествомъ, при которомъ условлено было идти въ путь.

фактическая невозможность осуществить договоръ

b) Фактическая невозможность привести въ дѣйствіе договоръ наступаетъ въ силу происшедшаго съ зафрахтованнымъ судномъ несчастія (случайнаго, конечно), или уничтоженія, не по винѣ фрахтователя, предполагавшагося къ перевозкѣ груза, или появленія какихъ-либо иныхъ, независящихъ отъ воли контрагентовъ, помѣхъ для осуществленія договора (напр., войны, блокады, задержанія судна по распоряженію властей, воспрещенія вывоза даннаго груза изъ мѣста отправленія или ввоза въ мѣсто назначенія, отобранія судна для надобностей правительства). Но подъ понятіе несчастія, мѣшающаго осуществленію договора, нельзя подвести, вынужденныхъ необходимостью, замедленія при отправленіи въ плаваніе или временной остановки судна въ пути въ виду явившихся временныхъ помѣхъ къ плаванію или въ цѣляхъ производства починки; при такихъ условіяхъ, буде корабельщикъ сдѣлаетъ подлежащее заявленіе о постигшемъ его несчастіи (ст. 460 по Прод. 1906 г.), можно лишь разсуждать о пріостановкѣ дѣйствія договора да о вознагражденіи по правиламъ объ общей аваріи, а не о прекращеніи дѣйствія договора или платежѣ неустойки фрахтовщикомъ (ст. 397), такъ какъ онъ въ задержкѣ судна неповиненъ; фрахтователь, конечно, можетъ выгрузить свой грузъ, но со всѣми послѣдствіями односторонняго расторженія договора, кромѣ только случая, когда при заключеніи договора была спеціальная цѣль доставить грузъ къ извѣстному сроку, такъ какъ иначе теряла значеніе и самая доставка, или когда грузъ, по своему свойству, отъ замедленія въ пути могъ испортиться. При несчастіи съ грузомъ, безразлично — уничтоженъ грузъ послѣ нагрузки, или еще до нея, т. е. пока онъ былъ еще на рукахъ своего хозяина; затѣмъ, для прекращенія дѣйствія договора въ силу уничтоженія груза, послѣдній долженъ быть точно опредѣленъ, по каковой причинѣ, если онъ принадлежитъ къ категоріи вещей замѣнимыхъ (res fungibiles),—онъ подлежитъ выдѣленію такимъ образомъ, чтобы не могло произойти смѣшенія его съ другимъ подобнымъ-же грузомъ, иначе пришлось-бы сослаться на юридическій принципъ: genus perire

non censetur, кромѣ развѣ случая, когда не окажется времени сдать другой грузъ вмѣсто погибшаго. Смерть-же той или другой стороны договора морской перевозки не должна влечь прекращенія его дѣйствія, такъ какъ этотъ договоръ не имѣетъ исключительно личнаго характера. Но перемѣна капитана фрахтовщикомъ безъ должнаго къ тому основанія, если имя капитана было указано въ договорѣ по зафрахтованію судна, должна, казалось-бы, служить поводомъ къ расторженію договора фрахтователемъ.

Изложенные поводы прекращенія дѣйствія договора не вызываютъ особыхъ затрудненій при ихъ обсужденіи, разрѣшаясь на основаніи принциповъ общаго гражданскаго права. Такъ, что касается послѣдствій для контрагентовъ,— при расторженіи договора по обоюдному соглашенію, матеріальныя послѣдствія регулируются тѣмъ-же соглашеніемъ; а въ случаѣ фактической невозможности приступить къ выполненію договора вслѣдствіе обстоятельствъ, подходящихъ подъ понятіе force majeure, стороны не имѣютъ права расчитывать на вознагражденіе, буде, конечно, въ договорѣ не заключалось элементовъ страхованія отъ могущихъ произойти отъ несчастія убытковъ; при прекращеніи-же, на томъ-же основаніи, дѣйствія договора втеченіе рейса, фрахтовая плата, насколько совершонъ условленный путь, должна быть внесена фрахтовщику, такъ какъ прекращеніе договора по независящей отъ него причинѣ не можетъ лишить его заработаннаго фрахта, т. е. фрахта, причитающагося ему за выполненную уже часть плаванія.

и одностороннее расторженіе договора

c) Большія по своимъ послѣдствіямъ затрудненія представляютъ случаи односторонняго прекращенія дѣйствія договора морской перевозки, которыми главнымъ образомъ и занимается морское торговое право.

фрахтователемъ

При своевольномъ расторженіи договора со стороны фрахтователя, слѣдуетъ различать два случая: расторженіе договора до начала рейса и расторженіе догорова втеченіе рейса—слѣдовательно уже послѣ того, какъ судно пошло въ путь. Въ первомъ случаѣ, т. е. при расторженіи договора до начала приведенія его въ дѣйствіе, въ иностранныхъ законодательствахъ установлено обязывать фрахтователя уплатить только половину условленнаго фрахта—если нагрузка

еще не производилась; въ противномъ-же случаѣ, т. е. когда нагрузка уже началась, фрахтователь долженъ внести провозную плату всю, хотя-бы судно пошло въ путь только съ частью условленнаго груза. Очевидно, уплата половины фрахтоваго вознагражденія должна быть разсматриваема какъ платежъ, расчитанной на удовлетвореніе фрахтовщика, неустойки—въ виду того, что фрахтовое вознагражденіе въ собственномъ смыслѣ слова обусловливается плаваніемъ, а въ данномъ случаѣ, т. е. пока нагрузки еще не было, говорить о плаваніи въ смыслѣ перевозки, конечно, совсѣмъ невозможно. Въ связи съ симъ, относительно уплаты этой неустойки и нельзя признать за фрахтовщикомъ права на тѣ гарантіи, которыя установлены по отношенію ко внесенію фрахта въ собственномъ смыслѣ слова. Изложенные принципы касаются зафрахтованія какъ цѣлаго судна, такъ и только его части. По нашему-же праву, при недоставленіи вовсе на судно груза можетъ взыскиваться лишь неустойка по договору, какъ это высказалъ Сенатъ [1]), кромѣ случая, предусмотрѣннаго ранѣе цитированною статьей 403. Согласно постановленію этой статьи, какъ было уже изложено, если корабельщикъ, чтобы имѣть на суднѣ полный грузъ, договорился со многими грузоотправителями взять отъ нихъ кладь и условился съ ними о днѣ отправленія, —въ установленное время онъ и долженъ отправиться; и буде кто изъ договорившихся опоздаетъ присылкою груза до отплытія судна, то, тѣмъ не менѣе, онъ обязанъ заплатить провозныя деньги и грузовое награжденіе корабельщику полностью, какъ будто-бы грузъ былъ отвезенъ. Подъ дѣйствіе этой статьи, слѣдовательно, подходитъ случай зафрахтованія части судна, долженствующаго отплыть въ извѣстный срокъ, при чемъ фрахтователь не доставитъ къ этому сроку своего груза, и судно должно будетъ отправиться въ зафрахтованной части пустымъ.

Разъ иностранныя законодательства вмѣняютъ въ обязанность уплачивать фрахтъ полностью при расторженіи договора до начала плаванія, именно когда нагрузка уже началась, тѣмъ болѣе они должны были признать обязатель-

---

[1]) Рѣш. 4-го Д-та: за 1874 г. № 1441, за 1882 г. № 523.

нымъ платежъ фрахтоваго вознагражденія полностью при расторженіи договора (безъ должнаго основанія) въ пути, что и вполнѣ понятно, такъ какъ капитану втеченіе пути далеко не всегда бываетъ возможно замѣнить взятый фрахтователемъ грузъ инымъ. Помимо внесенія фрахтоваго вознагражденія, фрахтователь долженъ покрыть также всякаго рода убытки, причиненные фрахтовщику вслѣдствіе не входившей въ кругъ его расчетовъ остановки ради потребованной выгрузки клади. Нашъ-же законъ по данному предмету не содержитъ постановленія; но справедливость требуетъ стать на только-что изложенную точку зрѣнія иностраннаго законодательства на послѣдствія относящагося сюда расторженія договора фрахтователемъ съ принятіемъ, быть можетъ, въ расчетъ того сбереженія въ расходахъ, которое фрахтовщикъ будетъ имѣть вслѣдствіе несостоявшейся части условленной перевозки, а тѣмъ болѣе если онъ оставшееся свободнымъ мѣсто на суднѣ отдалъ новому отправителю. Не можетъ подлежать сомнѣнію, что при нарушеніи договора фрахтователемъ, онъ долженъ, кромѣ внесенія фрахта въ томъ или другомъ размѣрѣ, покрыть и прочія претензіи фрахтовщика, связанныя съ исполненіемъ заключеннаго договора перевозки (по уплатѣ денегъ за имѣвшіе мѣсто простойные дни, по возмѣщенію издержекъ по нагрузкѣ и разгрузкѣ судна, по возвращенію уплаченныхъ судохозяиномъ таможенныхъ пошлинъ и иныхъ издержекъ, понесенныхъ имъ за счетъ груза, и т. п.).

и фрахтовщикомъ.

Что касается до своевольнаго расторженія договора фрахтовщикомъ, то послѣдній, очевидно, долженъ внести неустойку, если таковая была условлена въ договорѣ; въ противномъ-же случаѣ — возмѣстить нанесенные фрахтователю убытки. Съ другой стороны, у насъ Сенатъ предоставляетъ фрахтователю, при неприбытіи судна для нагрузки въ срокъ, право отказаться отъ договора, не отвѣчая передъ судохозяиномъ за понесенные имъ отъ несдачи ему груза убытки [1]). Въ случаѣ-же обнаружившейся въ пути непригодности судна къ дальнѣйшему плаванію, капитанъ можетъ предупредить расторженіе договора наймомъ другого судна

---

[1]) Рѣш. того-же Д-та за 1875 г. № 1826.

для продолженія транспортированія груза. На перемѣщеніе послѣдняго на другое судно фрахтователь при такихъ условіяхъ обязанъ согласиться. Буде вновь зафрахтованному судну придется уплатить фрахтъ въ большемъ размѣрѣ, чѣмъ было условлено въ первоначальномъ договорѣ,—излишекъ фрахтоваго вознагражденія долженъ, по нашему закону (ст. 393), распредѣляться, какъ ранѣе уже было сказано, по правиламъ распредѣленія убытковъ при общей аваріи. Если-же окажется невозможнымъ капитану нанять судно для дальнѣйшаго транспортированія груза,—договоръ долженъ считаться прекратившимъ дѣйствіе съ уплатою фрахтоваго вознагражденія за пройденную часть плаванія по направленію къ мѣсту назначенія, насколько грузъ не погибъ [1]).

Перевозка пассажировъ.

При изложеніи элементовъ договора морской перевозки шла рѣчь о транспортированіи только груза. Но объектомъ морской перевозки могутъ быть также и люди. За сравнительно послѣднее время перевозка пассажировъ моремъ стала замѣтно развиваться въ связи съ облегченіемъ морскихъ сообщеній и обезпеченіемъ безопасности плаванія. Но далеко еще не всѣ законодательства нормировали этотъ видъ морской перевозки, зиждущійся на своеобразныхъ юридическихъ отношеніяхъ, во многомъ отличающихся отъ договора морской перевозки груза. Въ частности, и пассажирскій багажъ не можетъ быть разсматриваемъ какъ грузъ, съ примѣненіемъ къ нему началъ договора перевозки груза, такъ какъ перевозка багажа въ данномъ случаѣ представляетъ собою лишь аксессуаръ перевозки пассажировъ, а не видъ самостоятельной перевозки груза. Тамъ, гдѣ законодательство спеціально пока не предусмотрѣло перевозки пассажировъ, къ ней примѣняются отчасти постановленія, регулирующія транспортированіе груза, отчасти нормы, установленныя для сухопутной перевозки, отчасти-же начала общегражданскаго права. Равнымъ образомъ и у насъ, при отсутствіи особыхъ постановленій о морской перевозкѣ пас-

Отношеніе къ ней законодательства.

[1]) Ср. сказанное на стр. 165 и 166.

сажировъ, законъ, по крайней мѣрѣ до послѣдняго времени, давалъ основаніе къ приравненію перевозки пассажировъ къ транспортированію груза, хотя и въ довольно неопредѣленной формѣ. Такъ, до 1903 г. въ нашемъ законодательствѣ [1]) было положеніе, признававшее торговымъ дѣйствіемъ „извозничество и содержаніе конторъ для транспорта кладей и пассажировъ по сухопутнымъ и водянымъ сообщеніямъ". Пользуясь этимъ положеніемъ, судебная практика имѣла поводъ примѣнять къ перевозкѣ пассажировъ правила относительно транспортированія груза, и въ данномъ случаѣ—правила, дѣйствующія при морской перевозкѣ, насколько это позволяютъ отличающіяся отъ транспортированія грузовъ условія перевозки пассажировъ. Условія-же эти даютъ возможность опредѣлить свойства договора морской перевозки пассажировъ слѣдующимъ образомъ.

Свойства договора.

При перевозкѣ пассажировъ, подобно тому, какъ и при перевозкѣ груза, необходимо различать, съ одной стороны, предназначенный для перевозки людей наемъ всего судна или опредѣленной его части, а съ другой — соглашенія о перевозкѣ отдѣльныхъ пассажировъ. Въ первомъ случаѣ заключенный договоръ до значительной степени совпадаетъ съ договоромъ найма судна для перевозки груза, а во второмъ случаѣ договоръ о перевозкѣ пассажировъ отличается многими особенностями отъ договора перевозки груза.

Послѣдняго рода договоръ морской перевозки пассажировъ долженъ заключать въ себѣ указанія: мѣста назначенія и предположеннаго пути; имени судна, на которомъ условлено совершить перевозку; мѣста на суднѣ, предоставленнаго въ распоряженіе пассажира; и, наконецъ, будетъ-ли производимо пищевое довольствіе и если будетъ, то какое. Указанія относительно мѣста на суднѣ и свойства довольствія на пассажирскихъ пароходахъ обыкновенно пріурочи-

---

[1]) Положеніе о Пошлинахъ 1863—1865 г.г. (Св. Зак., т. V), ст. 2 п. 10. а затѣмъ, съ 1893 г., Уставъ о Прямыхъ Налогахъ (Св. Зак., т. V), ст. 214 п. 10. Нынѣ относящейся сюда статьи, за отмѣною, болѣе не существуетъ; но въ приложеніи II къ ст. 368 Устава о Прямыхъ Налогахъ изд. 1903 г. намеки на уравненіе перевозки кладей и пассажировъ все-таки имѣются во многихъ случаяхъ.

ваются къ распредѣленію пассажировъ на классы, на каковомъ основаніи и выдаются пассажирскіе билеты. Билеты эти, слѣдовательно, представляютъ собою письменную форму договора о перевозкѣ отдѣльныхъ пассажировъ. Аналогичное значеніе при перевозкѣ багажа [1]) имѣютъ выдаваемыя квитанціи въ пріемѣ багажа для перевозки. Въ частности, право брать съ собою багажъ регулируется или особымъ на этотъ предметъ постановленіемъ договора перевозки пассажира, или обычаемъ, а не вытекаетъ непосредственно изъ договора о личной перевозкѣ пассажира.

Вытекающія изъ него послѣдствія:

Договоръ перевозки отдѣльныхъ пассажировъ порождаетъ для сторонъ права и обязанности. Подобно тому, какъ это было сдѣлано по отношенію къ договору перевозки груза, изложимъ и тутъ лишь обязанности; изъ нихъ будутъ вытекать и соотвѣтственныя права другой стороны.

обязанности судовладѣльца

Такъ, въ обязанности судовладѣльца входитъ:

1) Предоставить для перевозки пассажира условленное судно. 2) Поддерживать судно въ такомъ состояніи, чтобы оно могло начать и совершить плаваніе. Въ случаѣ-же происшедшаго поврежденія въ пути и, связанной съ необходимою починкой судна, остановки, пассажирамъ должно быть на это время также предоставлено помѣщеніе и (если было условлено на время плаванія) пищевое довольствіе, кромѣ только случая, когда пассажирамъ будетъ дана возможность далѣе отправиться на другомъ суднѣ, съ такими-же удобствами, какими они пользовались и ранѣе, и если пассажиры этою возможностью пренебрегутъ, оставшись ждать окончанія исправленія судна; буде-же судно нельзя исправить,—его владѣлецъ обязанъ нанять или вообще передать перевозку другому судну для доставленія пассажировъ на мѣсто назначенія; если не оказалось-бы возможнымъ этого сдѣлать, пассажиръ долженъ внести плату за провозъ лишь за то разстояніе, на которое онъ оказался перемѣщеннымъ. 3) Отправиться въ плаваніе въ условленное время и доставить пас-

---

[1]) Подъ „багажомъ“ разумѣются вещи, принадлежащія пассажиру и перевозимыя одновременно съ нимъ, но не подъ его присмотромъ; на этой почвѣ багажу противополагается „ручной багажъ“, обыкновенно перевозимый подъ присмотромъ самого пассажира.

сажира на мѣсто назначенія съ возможною поспѣшностью, направляя судно по пути условленному, или обычному. 4) Давать пищу пассажиру, буде это установлено договоромъ. И 5) принимать мѣры къ огражденію отъ всякаго рода, сопряжонныхъ съ морскимъ плаваніемъ, вредныхъ случайностей какъ лично для пассажира, такъ и для его имущества. Въ случаѣ смерти пассажира втеченіе пути, капитанъ долженъ принять установленныя мѣры къ огражденію интересовъ наслѣдниковъ умершаго.

Несоблюденіе изложенныхъ обязанностей, насколько это не произошло отъ обстоятельствъ, подходящихъ подъ понятіе force majeure, должно влечь вознагражденіе пассажира за понесенные имъ убытки, а подчасъ и право пассажира расторгнуть договоръ, именно когда уплатой убытковъ интересы пассажира не могутъ быть возстановлены.

и пассажира.

Къ обязанностямъ-же пассажира относится:

1) Прибыть на судно до отплытія; но пассажиръ можетъ передать свое право на плаваніе и другому лицу, насколько это не запрещено договоромъ. Въ частности, передачи пассажирскаго билета другому лицу, буде въ билетѣ означено имя купившаго его лица, не должно допускаться безъ согласія другой стороны договора, такъ какъ при выдачѣ именного билета договоръ считается заключеннымъ только съ даннымъ пассажиромъ; а если билетъ не именной, то передача не можетъ возбраняться, но только не послѣ начала пути (относящееся сюда ограниченіе имѣетъ мѣсто для предупрежденія обхода тарифа, иногда допускающаго пониженіе платы въ связи съ удлиненіемъ разстоянія перевозки). Багажная-же квитанція, для упрощенія дѣла, пишется обыкновенно на предъявителя; слѣдовательно передача ея свободна, а въ связи съ симъ и получить багажъ, какъ въ мѣстѣ назначенія, такъ и ранѣе, въ правѣ то лицо, которое въ данный моментъ владѣетъ квитанціей. 2) Доставить своевременно и установленнымъ порядкомъ вручить кому слѣдуетъ свой багажъ. При этомъ, судно, конечно, не можетъ ждать, дольше назначеннаго момента отплытія, ни появленія запоздавшаго пассажира, ни доставленія его багажа, хотя-бы плата за перевозку была внесена. 3) Внести подлежащую провозную плату, при томъ впередъ и за весь

путь; въ случаѣ-же невнесенія ея впередъ или слѣдованія съ пассажира иныхъ связанныхъ съ плаваніемъ платежей, съ цѣлью гарантированія ихъ внесенія, судохозяину должно быть предоставлено закладное право по отношенію къ принесенному пассажиромъ на судно багажу, пока послѣдній не выданъ обратно пассажиру. И 4) соблюдать установленный на суднѣ порядокъ, какъ равно повиноваться распоряженіямъ капитана, вызываемымъ исполненіемъ имъ своихъ служебныхъ обязанностей.

Прекращеніе дѣйствія договора.

Что касается до условій прекращенія дѣйствія договора, то они въ существѣ совпадаютъ съ условіями прекращенія дѣйствія договора перевозки груза, съ тою только разницей, что смерть пассажира должна, конечно, служить поводомъ расторженія договора, такъ какъ договоръ перевозки пассажировъ имѣетъ по преимуществу личный характеръ. Равнымъ образомъ, казалось-бы, за судохозяиномъ слѣдуетъ признать право отступиться отъ договора въ случаѣ, когда судно предназначается главнымъ образомъ для перевозки груза, а груза ко времени предположеннаго отплытія судна не окажется, или не будетъ возможности отправить грузъ по причинѣ, отъ судохозяина не зависящей.

Насколько договоръ оказался расторгнутымъ по обстоятельствамъ, прямо или косвенно зависящимъ отъ судохозяина, уплаченная провозная плата подлежитъ возвращенію съ возмѣщеніемъ и причиненныхъ пассажиру убытковъ; при расторженіи-же договора въ силу иныхъ условій, возвращеніе провозной платы регулируется договоромъ, или обычаемъ, а заграницей и закономъ.

Тѣ законодательства, которыя устанавливаютъ сокращенную давность для исковъ, вытекающихъ изъ договора морской перевозки груза, распространяютъ таковую давность и на иски, вытекающіе изъ договора перевозки пассажировъ, насколько этотъ послѣдній договоръ предусмотрѣнъ закономъ.

Особыя условія перевозки.

Иногда перевозка пассажировъ регулируется уставами мореходныхъ предпріятій или правительственною властью; въ этихъ случаяхъ заключеніе договоровъ должно согласоваться съ условіями, содержащимися въ уставѣ или опре

дѣленными правительствомъ. Въ нѣкоторыхъ государствахъ существуютъ особыя правила для перевозки эмигрантовъ, вытекающія отчасти изъ соображеній полицейскаго характера, отчасти изъ огражденія интересовъ эмигрантовъ.

Буксированіе судовъ.

Въ заключеніе изложенія началъ договора морской перевозки, скажемъ нѣсколько словъ также о буксированіи судовъ.

Подъ буксированіемъ разумѣется перевозка однимъ судномъ другого судна при помощи каната. До примѣненія къ судоходству силы пара, буксированіе было рѣдкимъ явленіемъ; теперь-же оно происходитъ очень часто. Но, несмотря на это, возникающія на почвѣ буксированія юридическія отношенія не совсѣмъ еще установились. Можно лишь сказать, что заключающійся на предметъ буксированія договоръ является договоромъ sui generis, а не представляетъ собою вида договора перевозки, такъ какъ при буксированіи буксирующее судно не сдается въ наемъ, какъ равно не принимается къ перевозкѣ грузъ, помѣщенный на буксируемомъ суднѣ: этотъ грузъ по-прежнему продолжаетъ находиться на буксируемомъ суднѣ. Относящійся сюда договоръ представляетъ собою видъ договора найма услугъ буксирующаго судна въ смыслѣ снабженія имѣющеюся у него двигательною силой другого, буксируемаго судна, въ цѣляхъ перемѣщенія послѣдняго съ одного мѣста на условленное иное.



ЧАСТЬ ТРЕТЬЯ.

СДѢЛКИ И ЮРИДИЧЕСКІЯ ОТНОШЕНІЯ, НАХОДЯЩІЯСЯ ВЪ СВЯЗИ СЪ МОРСКОЮ ПЕРЕВОЗКОЙ.

Къ находящимся въ связи съ морскою перевозкой сдѣлкамъ и юридическимъ отношеніямъ, регулируемымъ морскимъ торговымъ правомъ, относятся: аваріи, помощь и спасеніе въ случаяхъ кораблекрушенія, бодмерея и морское страхованіе.

АВАРІИ.

Понятіе

Суда и грузъ во время плаванія подвергаются различнымъ опасностямъ. Наступленіе опасностей въ состояніи отразиться или въ понесеніи матеріальнаго ущерба судномъ, грузомъ, или тѣмъ и другимъ вмѣстѣ, или въ понесеніи денежныхъ расходовъ. Относящіеся сюда ущербъ или расходы должны на кого-нибудь падать. Ученіе объ аваріяхъ и служитъ для выясненія—кто несетъ связанные съ симъ убытки.

Слово „аварія“ [1]) произошло, какъ полагаютъ, отъ арабскаго слова „ȃwȁr“, обозначающаго поврежденный товаръ. Подъ этимъ названіемъ въ техническомъ смыслѣ въ настоящее время большинствомъ законодательствъ разумѣется всякій экстраординарный, выраженный въ деньгахъ, ущербъ, втеченіе плаванія понесенный судномъ, или грузомъ, или ими вмѣстѣ подъ вліяніемъ несчастія, будетъ-ли этотъ ущербъ нанесенъ наступившимъ несчастіемъ непосредственно, или, во избѣжаніе опасности, онъ будетъ нанесенъ капитаномъ

---

[1]) По-французски—avarie, по-нѣмецки—Haverei, по-итальянски—avaria, по-англійски— average.

судна. Относящійся сюда ущербъ можетъ выразиться или въ видѣ потери отдѣльной части (или и всего) судна или груза, или въ видѣ паденія ихъ цѣнности за порчею, или-же въ видѣ производства непредусмотрѣнныхъ издержекъ. Причиной понесеннаго въ той или другой формѣ ущерба должно быть непредвидѣнное какое-либо событіе. Поэтому къ аваріи не можетъ быть отнесенъ ущербъ, являющійся нормальнымъ для судна или груза и происходящій или отъ обычныхъ условій плаванія, или отъ дѣйствія времени, или отъ естественныхъ свойствъ предмета. Непредвидѣнное событіе можетъ исходить отъ стихійныхъ силъ, или отъ дѣйствія человѣка.

и виды.

Съ ограниченіемъ понятія аваріи только несчастными случаями экстраординарнаго свойства, большинство современныхъ законодательствъ стало признавать только три вида аваріи: аварію частную, аварію общую и аварію взаимнаго вреда; новѣйшія-же законодательства отказались и отъ аваріи взаимнаго вреда какъ особаго вида аваріи. Но нашъ Уставъ Торговый для понятія аваріи не требуетъ непремѣнно экстраординарности ущерба и въ связи съ симъ, въ зависимости отъ обстоятельствъ, вызывающихъ ущербъ, различаетъ четыре вида аваріи: аварію малую, аварію простую или частную, аварію большую или общую и аварію взаимнаго вреда[1]) (ст. 438). Эта классификація заимствована изъ французскаго Ordonnance sur la Marine 1681 г. Разсмотримъ указанные четыре вида аваріи въ отдѣльности.

МАЛАЯ АВАРІЯ.

Ея смыслъ въ исторіи

Въ настоящее время, какъ уже было сказано, для понятія аваріи большинствомъ законодательствъ считается необходимымъ наличность экстраординарнаго случая, повлекшаго ущербъ; между тѣмъ какъ прежде полагали для этого

---

[1]) Для предупрежденія недоразумѣній, Сенатъ пояснилъ, что содержащіяся въ законѣ правила имѣютъ примѣненіе исключительно къ морскому плаванію, а не къ рѣчному судоходству (рѣш. Суд. Д-та за 1904 г. № 567), за исключеніемъ лишь несчастій въ устьѣ рѣки по отношенію къ судамъ, производившимъ морскую перевозку (рѣш. 4-го Д-та за 1899 г. № 300).

достаточнымъ наступленіе всякой неблагопріятной случайности, хотя-бы она входила въ кругъ обыкновеннаго порядка вещей и могла-бы въ этомъ отношеніи быть предусмотрѣна судохозяиномъ, какъ-то: перемѣщеніе груза на болѣе мелкія суда при обмелѣніи рѣки, приглашеніе лоцмана, замедленіе плаванія вслѣдствіе вѣтровъ, прорубка льда и т. п. Связанные съ симъ расходы назывались „обыкновенною“ или „малою аваріей“; и выдѣленіе ихъ изъ всѣхъ прочихъ случаевъ, падающихъ на отвѣтственность судохозяина, имѣло мотивомъ лишь стремленіе привлечь къ участію въ возмѣщеніи относящагося сюда ущерба также и грузохозяевъ. Къ тому-же не всегда заранѣе можно было опредѣлить расходы данной категоріи; а потому эти расходы, какъ непредвидѣнные убытки, и распредѣлялись, уже по окончаніи рейса, между заинтересованными въ успѣшномъ окончаніи экспедиціи лицами. Но большинство новыхъ законодательствъ отказалось отъ признанія малой аваріи, включивъ связанный съ нею ущербъ, какъ обычный для осуществленія экспедиціи, въ сферу обыкновенныхъ расходовъ фрахтовщика, насколько въ договорѣ перевозки не содержится постановленія, дѣлающаго и фрахтователя участникомъ въ этомъ ущербѣ, каковое участіе въ такомъ случаѣ выражается обыкновенно въ опредѣленномъ процентномъ отношеніи къ фрахтовому вознагражденію. Если въ законахъ и упоминается о случаяхъ малой аваріи, то лишь въ цѣляхъ отграниченія этихъ случаевъ отъ случаевъ, подходящихъ подъ понятіе общей аваріи.

и теперь.

Наше право.

Что-же касается до нашего законодательства, то оно до сихъ поръ признаетъ малую аварію. Нашимъ Уставомъ Торговымъ подъ понятіе этого вида аваріи подводятся различнаго рода, даже вполнѣ нормальные, портовые расходы, какъ-то: „лоцманская плата, или, гдѣ установлены, привальныя и отвальныя деньги, огневые и иные сборы, накладки подъ различными именами, наемъ шлюпокъ и людей для буксированія или лямки, и другіе портовые расходы“ (ст. 439). Ущербъ по такой аваріи распредѣляется между хозяевами судна и груза, при чемъ первые участвуютъ въ возмѣщеніи ущерба въ размѣрѣ одной трети, а вторые—въ размѣрѣ двухъ третей (ст. 440), по соразмѣрности, конечно,

участія въ грузѣ или суднѣ, буде хозяевъ нѣсколько. Впрочемъ, отъ содержанія договора морской перевозки зависитъ возложить относящіеся сюда расходы исключительно на фрахтовщика, что нынѣ и стало уже входить въ практику. Оно и понятно: обязанность совершить плаваніе съ цѣлью доставки груза на мѣсто назначенія лежитъ, въ силу договора перевозки, на хозяинѣ судна; а отсюда вытекаетъ, что расходы, сопряжонные съ плаваніемъ, должны быть производимы имъ-же. Быть можетъ, судохозяину удастся переложить произведенные имъ расходы на фрахтователя при посредствѣ нѣкотораго повышенія фрахта; но это уже должно быть предметомъ ихъ взаимнаго соглашенія, а не предметомъ разъ навсегда установленнаго распредѣленія расходовъ со стороны закона.

АВАРІЯ ПРОСТАЯ или ЧАСТНАЯ.

Понятіе.

Къ этого вида аваріи относится экстраординарный ущербъ, не подходящій подъ понятіе ни малой, ни общей аваріи, ни аваріи взаимнаго вреда. Таковой ущербъ падаетъ на собственника того предмета, который непосредственно понесъ вредъ или вызвалъ издержки, т. е. отражается исключительно на частныхъ интересахъ потерпѣвшаго, не распространяясь на другихъ лицъ, интересы коихъ связаны съ экспедиціей, по каковой причинѣ относящійся сюда видъ аваріи и называется аваріей „частною“. Наше-же законодательство этотъ видъ аваріи именуетъ также и аваріей „простою“—въ зависимости, очевидно, отъ простоты способа распредѣленія ущерба. Разъ нанесенный ущербъ относится къ частной аваріи,—и дальнѣйшія послѣдствія этого ущерба также должны быть отнесены къ частной аваріи [1]), хотя-бы эти послѣдствія касались иного лица [2]); а потому и связанные съ симъ рас-

[1]) Напр., судно потерпѣло частную аварію; расходы, связанные съ остановкой судна для исправленія аваріи, также будутъ частною аваріей.

[2]) Напр., въ суднѣ образовалось отверстіе, давшее течь (это обстоятельство влечетъ ущербъ для судохозяина), отъ течи-жи потерпѣлъ грузъ (каковое обстоятельство влечетъ ущербъ уже для другого лица

ходы будутъ падать на лицо, потерпѣвшее отъ таковой аваріи, — насколько не будетъ принесено жертвъ для огражденія общихъ интересовъ судна и груза, подвергнутыхъ риску частною аваріей. Такого рода жертвы хотя и являются послѣдствіемъ частной аваріи, но должны быть по справедливости сочтены случаями, подходящими подъ понятіе общей аваріи [1]).

Отношеніе къ морскому праву.

Частная аварія, служа основаніемъ для примѣненія общаго принципа, что каждый несетъ ущербъ въ своей собственности (casum sentit dominus), буде въ этомъ ущербѣ нельзя усмотрѣть проявленія воздѣйствія чужой злой воли или небрежности,—не составляетъ самостоятельнаго института морского торговаго права. Вытекающія изъ этого вида аваріи правоотношенія регулируются положеніями общаго гражданскаго права, а съ морскимъ правомъ соприкасаются лишь въ связи съ вопросами, возникающими изъ осуществленія договора страхованія да изъ отвѣтственности судохозяина или членовъ экипажа, буде аварія есть результатъ ихъ дѣятельности. Правда, въ морскомъ правѣ перечисляются случаи частной аваріи; но это происходитъ лишь съ цѣлью выяснить смыслъ большой или общей аваріи, обусловливающей особый порядокъ возмѣщенія нанесеннаго ею ущерба и, въ связи съ симъ, составляющей собою самостоятельный институтъ морского торговаго права. Во вниманіе къ этому, раздаются голоса за исключеніе случаевъ частной аваріи изъ понятія аваріи, съ признаніемъ аваріей лишь общей аваріи, такъ какъ съ понятіемъ аваріи неразрывно связано распредѣленіе ущерба среди лицъ, потерпѣвшихъ отъ аваріи.

Наше законодательство.

По нашему закону, къ простой или частной аваріи причисляются убытки отъ погоды или иного нечаяннаго случая въ родѣ притѣсненія или задержанія со стороны властей, или недосмотра хозяина или имъ приставленныхъ лицъ и

—грузохозяина); оба вида относящагося сюда ущерба подходятъ подъ понятіе частной аваріи.

[1]) Напр., въ суднѣ появилась течь; это пока представляетъ собой частную аварію. Но если такая течь въ состояніи угрожать гибелью судну и грузу вмѣстѣ,—является почва для общей аваріи,

выражающіеся въ потерѣ каната, веревки, паруса, якоря, мачты, снасти или части груза, а также въ излишнемъ прокормленіи или содержаніи людей или издержаніи вещей (ст. 441); какъ равно случаи порчи судна или груза, являющіеся послѣдствіемъ естественнаго вліянія времени, или условій, въ которыхъ они находятся, въ смыслѣ укладки и упаковки (ст. 442). Въ относящихся сюда случаяхъ каждый несетъ свой убытокъ отдѣльно и все сбереженное или сохраненное отдается по принадлежности (ст. 443). Само собою разумѣется, буде вина за нанесенный ущербъ падаетъ на другое лицо,—потерпѣвшій можетъ взыскать убытки съ виновнаго или съ того, кто за него отвѣчаетъ; а равно если судно или грузъ были застрахованы, то потерпѣвшій въ подлежащихъ случаяхъ имѣетъ право и на страховое вознагражденіе. Но когда этихъ условій нѣтъ,—ущербъ, нанесенный частною аваріей, поражаетъ только частные интересы собственника, не распредѣляясь между иными лицами, интересы коихъ связаны съ данной экспедиціей. Въ связи съ симъ, и въ составленіи расчета по частнымъ аваріямъ нѣтъ необходимости[1]). Лишь въ случаѣ наличности аварій общихъ и частныхъ совмѣстно, къ расчету по аваріямъ общимъ можетъ быть присоединенъ и расчетъ по аваріямъ частнымъ; но послѣдній въ состояніи имѣть своимъ предметомъ только указаніе—на счетъ кого падаютъ частныя аваріи.

АВАРІЯ БОЛЬШАЯ или ОБЩАЯ.

Понятіе.

Сравнительно съ изложенными двумя видами аваріи, болѣе сложною въ дѣлѣ практическаго разрѣшенія подлежащихъ случаевъ является большая или общая аварія. „Большою“ она называется въ противоположность малой, а „общею“—въ зависимости отъ распредѣленія наносимаго ею

---

[1]) Насколько не касается распредѣленія издержекъ, сдѣланныхъ въ нераздѣльномъ видѣ и относящихся одновременно къ имуществу разныхъ лицъ; въ такомъ случаѣ издержки должны быть распредѣлены соотвѣтственно стоимости отдѣльныхъ предметовъ и тому значенію, которое для спасенія и сохраненія ихъ имѣли эти издержки.

ущерба между всѣми лицами, въ огражденіе интересовъ коихъ ущербъ послѣдовалъ, такъ что ущербъ при этой аваріи становится, слѣдовательно, „общимъ“. Изъ означенныхъ двухъ названій характернымъ является лишь послѣднее, а потому впредь и будемъ относящуюся сюда аварію именовать „общею аваріей“.

Подъ общею аваріей разумѣется ущербъ, нанесенный судну или грузу намѣренно—съ цѣлью огражденія судна и груза отъ угрожавшей имъ сообща опасности, могшей нанести еще большій ущербъ. Этотъ видъ аваріи признавался издревле. Его регулировалъ еще Lex Rhodia de jactu, а затѣмъ положенія о немъ содержались во всѣхъ морскихъ законодательствахъ, какъ институтъ, основанный на принципѣ, что никто не долженъ обогащаться на счетъ другого. Хотя этотъ принципъ относится къ общегражданскому праву, но морское право создало особыя, касающіяся даннаго предмета, правила, въ связи съ чѣмъ общая аварія сдѣлалась и до сихъ поръ служитъ достояніемъ исключительно морского права.

Признаки:

Въ зависимости отъ изложеннаго опредѣленія, для подведенія какого-либо случая подъ понятіе общей аваріи необходимо, такимъ образомъ, чтобы нанесеніе ущерба было

намѣреніе,

сдѣлано *намѣренно*, т. е. какъ результатъ взвѣшиванія значенія сопровождающихъ обстоятельствъ. Слѣдовательно, ущербъ, нанесенный не намѣренно, а въ силу случайности (напр., мачта сломана порывомъ вѣтра; грузъ смытъ волною), не подходитъ подъ понятіе общей аваріи. Равнымъ образомъ не можетъ быть сочтено за общую аварію хотя и намѣренное нанесеніе вреда, но такое, которое лишь ускорило наступленіе вреда, во всякомъ случаѣ долженствовавшаго наступить,—за отсутствіемъ въ этомъ случаѣ истиннаго пожертвованія тѣмъ или другимъ предметомъ (напр., судно потекло, и капитанъ счелъ нужнымъ выброситься на мель; или загорѣвшій грузъ былъ выброшенъ въ море). Точно также не будетъ общей аваріи въ случаѣ, когда тотъ или другой предметъ погибъ при употребленіи его въ присущемъ ему назначеніи (напр., если служащая для спасанія шлюпка утонетъ во время бури).

Въ новѣйшихъ законодательствахъ рѣшеніе по нане-

сенію относящагося сюда намѣреннаго ущерба предоставляется дискреціонной власти капитана, являющагося представителемъ интересовъ судохозяина и всѣхъ грузохозяевъ; а прежде капитану вмѣнялось въ обязанность еще выслушать заключеніе по этому предмету представителей экипажа и грузохозяевъ, что на практикѣ, конечно, далеко не всегда осуществимо за отсутствіемъ возможности медлить съ принятіемъ необходимыхъ мѣръ въ виду наступающей опасности. Въ нашемъ законодательствѣ относящагося сюда стѣсненія для капитана нѣтъ [1]); но зато имѣются правила— какъ надо осуществлять рѣшеніе по намѣренному нанесенію ущерба. Такъ, по нашему Уставу Торговому, „если для избѣжанія опасности или для спасенія корабля, товара или груза отъ крушенія или гибели потребуется отрубить якорь, канатъ, мачту или снасти, то корабельщикъ, если можетъ, долженъ дать первый ударъ топоромъ; если-же не можетъ, то долженъ приказать учинить сіе своему помощнику или кормчему и двумъ или тремъ корабельнымъ служителямъ и водоходцамъ. Равномѣрно, если для облегченія корабля потребуется кидать въ воду часть товара или груза, то, буде есть на кораблѣ повѣренный отъ хозяина товара, онъ долженъ, если можетъ, кидать первый; буде-же отречется или уклонится, и корабельщикъ усмотритъ въ томъ необходимость, то приказываетъ двумъ или тремъ корабельнымъ служителямъ или водоходцамъ кидать товаръ въ воду“ (ст. 447).

Намѣренно наносимый ущербъ можетъ быть причиненъ судну или грузу непосредственно чрезъ поврежденіе или уничтоженіе ихъ частей, или-же посредственно — въ видѣ послѣдствій отъ принятыхъ мѣръ, куда могутъ быть причислены и издержки по спасанію судна или груза. При возможности выбора различныхъ мѣръ, капитанъ обязанъ прибѣгнуть къ той, которая влечетъ наименьшій ущербъ. Такъ и по нашему закону: при необходимости, насколько

---

[1]) Лишь въ Уложеніи о Наказаніяхъ (ст. 1238) содержится указаніе, что бросаніе груза въ море безъ необходимости влечетъ для корабельщика, сверхъ обязанности вознагражденія за причиненные убытки, еще денежное взысканіе до 50 руб.

дозволяютъ обстоятельства, слѣдуетъ кидать въ воду тотъ грузъ, который дешевле, и сберегать что драгоцѣннѣе (ст. 447). Исключеніемъ изъ примѣненія этого общаго правила служитъ только случай наличности на суднѣ принадлежащаго военному или военно-морскому вѣдомству имущества; кидать его въ воду допускается лишь тогда, когда киданіемъ части его можно спасти все остальное (ст. 448).

цѣль,

Добровольное нанесеніе ущерба должно имѣть цѣлью огражденіе судна *и* груза отъ совмѣстно имъ угрожавшей опасности. Опасность эта должна быть экстраординарною, при чемъ безразлично—постигаетъ она отъ стихіи, или отъ другого случая, могущаго быть подведеннымъ подъ понятіе force majeure, или-же отъ дѣйствія человѣка. Причиненіе опасности дѣятельностью капитана или членовъ экипажа, по новѣйшимъ законодательствамъ, также не исключаетъ примѣненія правилъ объ общей аваріи (но создаетъ, конечно, право регресса, какъ къ виновнику, такъ и къ судохозяину, за понесенные убытки). Наше-же законодательство, повидимому, держится противоположнаго взгляда, какъ это можно вывести изъ постановленій ст.ст. 455 и 457 Устава Торговаго, ниже излагаемыхъ.

свойство угрожающей опасности

Наступленіе опасности должно быть если еще не начавшимся, то во всякомъ случаѣ вѣроятнымъ. Огражденіе отъ возможной въ отдаленномъ будущемъ опасности не можетъ въ этомъ отношеніи служить основаніемъ, а вызываетъ лишь общія мѣры предосторожности. Вообще, намѣренное нанесеніе ущерба должно быть вызвано необходимостью, а не другими какими-либо соображеніями. Но обезпеченіе дальнѣйшаго пути при помощи бодмереи, или обмѣна или продажи части груза подводится подъ понятіе общей аваріи, такъ какъ остановка судна за недостаткомъ необходимыхъ денежныхъ или иныхъ средствъ грозитъ нарушеніемъ интересовъ и судохозяина, и грузохозяевъ, для предотвращенія каковой опасности и дѣлается заемъ, или обмѣнивается или продается часть груза.

Угрожающая опасность при этомъ должна одновременно касаться какъ судна, такъ и груза (хотя-бы и неодинаково). Ущербъ, явившійся въ качествѣ послѣдствія огражденія отъ опасности, угрожавшей только одному судну или

одному грузу, не подходитъ подъ понятіе общей аваріи, а будетъ частной аваріей. Слѣдовательно, относящаяся сюда опасность можетъ начинаться только со времени нагрузки судна и продолжаться лишь до разгрузки; но находится судно въ движеніи, или нѣтъ,—значенія не имѣетъ.

и достигнутыхъ результатовъ.

Что-же касается вопроса о томъ, долженъ ли намѣренно нанесенный ущербъ непремѣнно достичь цѣли (если не полностью, то по крайней мѣрѣ отчасти), то большинство иностранныхъ законодательствъ примѣненіе правилъ объ общей аваріи не ставитъ въ зависимость отъ того—оказались-ли принятыя въ виду общей опасности мѣры успѣшными, или нѣтъ. Но во всякомъ случаѣ нужно, чтобы имѣлось налицо уцѣлѣвшее имущество; а какое, въ частности, имущество должно быть спасено—судно, грузъ или непремѣнно то и другое вмѣстѣ,—законодательства рѣшаютъ различно. Такъ какъ опасность угрожала судну и грузу одновременно, то, по воззрѣнію многихъ ученыхъ, а равно нѣкоторыхъ новѣйшихъ законодательствъ, и отвращеніе ея должно отозваться непремѣнно также на суднѣ и грузѣ вмѣстѣ. По этому воззрѣнію, поглощеніе наступившею опасностью судна полностью, хотя со спасеніемъ груза, не составляетъ основанія для признанія въ нанесенномъ вредѣ признаковъ общей аваріи; то-же и при спасеніи судна, но съ гибелью груза.—Такое воззрѣніе едва-ли справедливо. Въ силу его, грузохозяева извлекли-бы пользу изъ гибели судна, а судохозяинъ извлекъ-бы пользу изъ гибели груза, разъ гибель эта полная, такъ какъ владѣлецъ полностью погибшаго судна не въ правѣ былъ-бы привлечь владѣльцевъ спасеннаго груза къ участію въ возмѣщеніи понесеннаго имъ ущерба, владѣльцы-же полностью погибшаго груза не въ состояніи были-бы привлечь владѣльца спасеннаго судна къ участію въ возмѣщеніи понесеннаго ими ущерба—хотя-бы судномъ полностью пожертвовали именно ради груза, или всѣмъ грузомъ пожертвовали исключительно ради судна, и при каковыхъ условіяхъ участіе владѣльцевъ спасеннаго въ возмѣщеніи понесеннаго ради нихъ ущерба должно считаться сугубо обоснованнымъ. Затѣмъ, примѣненіе изложеннаго воззрѣнія зависитъ отъ совершенно случайнаго признака: погибли грузъ или судно полностью, или отъ нихъ

что-нибудь осталось. На этомъ основаніи, если уже для признанія общей аваріи требовать непремѣнно успѣшности принятыхъ мѣръ, то справедливѣе признавать за условіе общей аваріи — чтобы намѣренно нанесенный ущербъ достигъ цѣли въ томъ смыслѣ, чтобы отъ него послѣдовала польза вообще, а не обязательно какъ для судна, такъ и для груза совокупно. Нашъ законъ для признанія наличности общей аваріи, повидимому, довольствуется спасеніемъ одного судна, какъ это можно вывести изъ постановленія, ниже приводимой, ст. 454.

Источники дополнительныхъ поясненій.

При всей ясности изложенныхъ принциповъ, на практикѣ нерѣдко возникаютъ случаи, порождающіе затрудненія въ дѣлѣ разрѣшенія вопроса о томъ—слѣдуетъ ихъ считать общею аваріей, или частною. Въ этомъ отношеніи немалую пользу въ состояніи оказать содержаніе договора перевозки, могущее предусматривать случаи экстраординарнаго ущерба, какъ равно сообщать имъ классификацію и иную сравнительно съ тою, которая установлена закономъ. Но такая особая классификація въ состояніи имѣть значеніе для всѣхъ грузохозяевъ только при условіи, если она признана какъ судохозяиномъ, такъ и всѣми грузохозяевами; иначе она будетъ обязательной лишь для тѣхъ, кто ее внесъ въ свой договоръ. Затѣмъ, помимо закона и фрахтоваго договора, разъясненія сомнительныхъ случаевъ содержатся въ Іоркъ-Антверпенскихъ правилахъ 1890 г.[1]), нынѣ почти повсюду принятыхъ въ морской практикѣ и на которыя въ связи съ симъ часто дѣлается ссылка во фрахтовыхъ договорахъ и коносаментахъ (какъ равно и въ страховыхъ полисахъ).

Наше право.

Въ частности нашъ Уставъ Торговый подъ понятіе большой или общей аваріи подводитъ „убытки, понесенные отъ спасенія корабля, людей, товара или груза“, при чемъ поясняетъ ихъ нѣкоторыми примѣрами, указывая, что сюда должны относиться: „искупленіе отъ рукъ непріятельскихъ, убытки во время защищенія или обороны, во время крушенія или гибели; отрубленіе якоря, каната, мачты, снасти, киданіе въ воду товара, груза или иныхъ вещей, для облегче-

---

[1]) Составлены на конгрессахъ въ Іоркѣ и Антверпенѣ и рекомендованы для руководства.

нія корабля" (ст. 444). Въ дальнѣйшихъ статьяхъ законъ пытается дать указанія по отношенію къ случаямъ, могущимъ вызвать недоразумѣнія. Изъ сопоставленія примѣровъ, приведенныхъ въ ст. 444 и слѣдующихъ, нетрудно вывести заключеніе, что относительно свойства несчастнаго случая наше законодательство останавливается на мысли о подведеніи подъ понятіе общей аваріи лишь экстраординарныхъ случаевъ. Такъ, напр., убытки, нанесенные судну, товару или грузу отъ погоды, считаются частною аваріей, а не общею. И только если погодою будетъ сломана еще годная къ употребленію мачта или она будетъ срублена для избѣжанія опасности или для спасенія корабля или груза,—происшедшій отсюда убытокъ принимается за общую аварію (ст. 446). Равнымъ образомъ, подъ понятіе общей аваріи не подходятъ убытки, причиненные судну или грузу отъ небрежности или неосторожности корабельщика или членовъ экипажа при нагрузкѣ, разгрузкѣ или укладываніи въ интрюмѣ, или отъ неисправнаго закрытія люковъ, или невыливанія воды изъ судна въ надлежащее время. Возмѣщеніе проистекающаго отсюда ущерба падаетъ на виновныхъ по мѣрѣ вины и платы каждаго (ст. 455). Въ связи съ этимъ, и киданіе въ воду груза для спасенія или облегченія судна, перегруженнаго корабельщикомъ свыше водяной черты, также не составляетъ общей аваріи, и убытки подлежатъ взысканію съ виновнаго корабельщика или судохозяина (ст. 457). Но зато къ общей аваріи Уставъ Торговый причисляетъ не только убытки, непосредственно причиненные принятой для спасенія судна мѣрой, но и косвенные. Такъ, къ категоріи большой аваріи относится ущербъ, происходящій для оставшагося на суднѣ груза—отъ открытія люковъ, если это было сдѣлано для киданія въ воду прочаго груза съ цѣлью избѣжанія опасности, или для спасенія судна или груза, или для облегченія судна (ст. 449); а также вредъ, ущербъ или убытокъ, причиненный во время защиты отъ непріятеля или разбойниковъ (ст. 450). Если при этомъ послѣднемъ обстоятельствѣ будетъ раненъ или убитъ корабельный служитель или водоходецъ, то расходы на лѣченіе и вознагражденіе считаются также большою аваріей (ст. 451). Буде корабельщикъ и члены экипажа ревностно и храбро защищали судно про-

Свойство несчастныхъ случаевъ

и причиненныхъ ими убытковъ.

тивъ непріятеля или разбойника,—издержки на ихъ вознагражденіе равнымъ образомъ подходятъ подъ понятіе общей аваріи. Въ этихъ случаяхъ участвовавшимъ въ защитѣ выдается: нераненому—шестимѣсячная плата, рененому—годовая, получившему увѣчье—двухгодовая; въ послѣднемъ же размѣрѣ выдается вознагражденіе наслѣдникамъ убитаго или умершаго отъ раны (ст. 464).

Изъ изложеннаго можно вывести заключеніе, что разъ какой-либо случай подходитъ подъ понятіе общей аваріи,—за общую аварію слѣдуетъ признать и послѣдствія этого случая. Такъ, подъ общую аварію должны быть подведены ущербъ, связанный съ остановкой судна въ цѣляхъ исправленія поврежденій, происшедшихъ при общей аваріи; какъ равно расходы на исправленіе таковыхъ поврежденій, а также по перегрузкѣ груза, по сохраненію груза и т. п. На томъ же основаніи, нашъ законъ относитъ къ общей аваріи выкупъ судна или груза изъ рукъ непріятеля или разбойниковъ (ст. 452); какъ равно издержки на наемъ иного судна съ цѣлью избѣжанія опасности, или для спасенія судна, или отведенія его въ портъ или на рейдъ (ст. 453). Но для признанія убытковъ аварійными недостаточно лишь связи ущерба съ принятыми мѣрами спасенія; а необходимо, чтобы ущербъ явился естественнымъ и прямымъ послѣдствіемъ мѣръ спасенія, чтобы ущербъ былъ вызванъ именно этими мѣрами, а не какою либо другою, возникшею послѣ принятія этихъ мѣръ, случайною причиной. Въ частности, если, въ цѣляхъ избѣжанія опасности, для спасенія или облегченія судна грузъ будетъ переложенъ на иное перевозочное судно и этому послѣднему судну причинится ущербъ или съ нимъ случится крушеніе или гибель, между тѣмъ какъ судно, съ котораго грузъ былъ переложенъ, приплываетъ къ порту,—вредъ, крушеніе или гибель перегрузочнаго судна считаются за общую аварію (ст. 454). Дѣйствительно, если перегрузка совершена вслѣдствіе случая, повлекшаго аварію, и лишь на время — съ цѣлью впослѣдствіи принять грузъ на первоначальное судно, то всѣ дальнѣйшія поврежденія груза на перевозочныхъ судахъ должны по справедливости считаться послѣдствіями тѣхъ условій, въ которыхъ оказался грузъ послѣ аваріи, происшедшей съ судномъ, съ котораго

Послѣдствія несчастія съ перегрузочнымъ судномъ.

онъ былъ перегруженъ; а поэтому всѣ такія поврежденія должны быть также поставлены въ связь съ имѣвшей мѣсто съ первоначальнымъ судномъ аваріей и, согласно съ симъ, разсматриваться въ качествѣ ея послѣдствій. Само собою разумѣется, такая общность интересовъ перегруженнаго груза и первоначальнаго судна можетъ имѣть оправданіе лишь до момента достиженія перегруженнымъ грузомъ суши, или сдачи груза другому судну для окончательной дальнѣйшей перевозки. Въ частности, на случай перегрузки въ цѣляхъ окончательной дальнѣйшей перевозки въ Уставѣ Торговомъ имѣется отдѣльное постановленіе относительно распредѣленія фрахтоваго вознагражденія, слѣдующаго судну, нанятому для окончательной доставки перегруженнаго груза. Именно, согласно ст. 465, если судно на пути будетъ до такой степени повреждено, что не въ состояніи дальше продолжать плаваніе, и корабельщикъ принужденъ будетъ для починки его зайти по пути въ иной портъ, а между тѣмъ починка, вслѣдствіе замедленія, не дасть возможности судну своевременно достигнуть мѣста назначенія, отъ опозданія-же можетъ произойти убытокъ для хозяина груза, то корабельщику не запрещается нанять иное судно (буде можетъ найти за сходную цѣну), при чемъ изъ относящагося сюда фрахтоваго вознагражденія двѣ трети уплачиваетъ корабельщикъ, а одну треть—хозяинъ груза; что-же касается до грузового награжденія капитану, то корабельщикъ, который грузъ отвезетъ до мѣста назначенія, получаетъ половинную часть этого вознагражденія, предоставляя другую половину въ пользу того корабельщика, который ему передалъ грузъ. Точно также, грузъ, спасенный послѣ бросанія его въ воду, участвуетъ въ возмѣщеніи убытковъ по послѣдующимъ аваріямъ только въ случаѣ, если онъ былъ взятъ снова на бортъ; иначе-же нѣтъ основанія для привлеченія его къ участію—по той простой причинѣ, что всѣ послѣдующіе ущербы, подходящіе подъ понятіе общей аваріи, не находились-бы, конечно, ни въ какой связи со спасеніемъ или сохраненіемъ уже брошенныхъ въ воду предметовъ. Но когда судно, съ котораго переложенъ былъ грузъ, потерпитъ крушеніе или гибель, а перевозочное судно съ грузомъ благополучно приплыветъ къ порту,—аварія не считается боль-

Распредѣленіе, въ случаѣ перегрузки, фрахтоваго вознагражденія

и грузового награжденія капитану.

шою (ст. 454). Къ изложенному случаю перегрузки не относится, конечно, перегрузка съ уже пришедшаго въ портъ назначенія судна на другое судно въ цѣляхъ доставки груза на берегъ; если при этихъ условіяхъ произойдетъ ущербъ для перегружоннаго груза, то въ такомъ ущербѣ нельзя отыскать признаковъ большой аваріи, а онъ представитъ собою лишь частную аварію, такъ какъ перегрузка была сдѣлана не въ виду угрожавшей опасности.

Условія пребыванія груза на суднѣ.

Для признанія нанесеннаго грузу ущерба общею аваріей необходимо, чтобы грузъ этотъ былъ на суднѣ прежде всего оффиціально, не тайно, и, затѣмъ, чтобы онъ по своему мѣстонахожденію удовлетворялъ въ законѣ указаннымъ условіямъ. Такъ, если судно зафрахтовано цѣликомъ, и корабельщикъ возьметъ на судно грузъ безъ вѣдома и согласія нанимателя судна, и если этотъ грузъ весь или частью будетъ брошенъ въ воду или иначе пропадетъ или потерпитъ ущербъ,—не будетъ наличности общей аваріи (ст. 456). Точно также, если кто принесетъ съ собою на судно какойлибо грузъ и о томъ не объявитъ корабельщику (слѣдовательно, помѣститъ тайно, безъ согласія корабельщика), не возьметъ отъ него расписки въ пріемѣ, не заплатитъ провозныхъ денегъ, и тотъ необъявленный корабельщику грузъ будетъ кинутъ въ воду или иначе пропадетъ,—проистекающій отсюда ущербъ не считается за общую аварію, а его несетъ исключительно грузохозяинъ (ст. 459). Дѣйствительно, при такихъ условіяхъ принятіе груза капитаномъ или помѣщеніе груза постороннимъ лицомъ въ состояніи или увеличить нагрузку судна сверхъ мѣры, или служитъ почвой для обмана, и поощрять такія дѣйствія вознагражденіемъ за потерянный грузъ было-бы нецѣлесообразнымъ. Равнымъ образомъ, для характера общей аваріи нужно, чтобы кидаемый въ воду, для облегченія судна, грузъ былъ уложеннымъ въ интрюмѣ. Выкидываніе-же въ море груза, находящагося въ прочихъ помѣщеніяхъ судна (въ томъ числѣ на палубѣ и въ каютахъ; слѣдовательно, сюда относится также пассажирскій багажъ), составитъ собою лишь частную аварію (ст. 458). Очевидно, законъ пытается побудить грузоотправителей наблюдать за тѣмъ, чтобы ихъ грузъ находился въ мѣстѣ, спеціально предназначенномъ для его помѣщенія. Но

буде корабельщикъ, для лучшаго сбереженія или по какой-либо иной причинѣ, взялъ къ себѣ въ каюту деньги или драгоцѣнныя вещи и если, для облегченія судна, вмѣсто нихъ будетъ кинутъ въ воду иной грузъ, то къ возмѣщенію ущерба по имѣвшей мѣсто въ данномъ случаѣ общей аваріи привлекаются и эти вещи, наравнѣ съ другими (ст. 485).

Распредѣленіе аварійнаго ущерба.

Ущербъ по общей аваріи распредѣляется между судохозяиномъ и всѣми грузохозяевами, при этомъ распредѣляется пропорціонально цѣнности предметовъ, хозяевами коихъ они состоятъ. Это вытекаетъ и изъ ст. 445 нашего Устава Торговаго. Такой порядокъ распредѣленія ущерба является характернымъ для общей аваріи и зиждется на принципѣ недопущенія обогащенія на чужой счетъ, что имѣло-бы мѣсто, если-бы судно было спасено на счетъ груза или наоборотъ, или если-бы одна часть груза была спасена на счетъ другой части груза—безъ привлеченія къ участію въ возмѣщеніи ущерба тѣхъ, имущество коихъ оказалось такимъ путемъ спасеннымъ.

Для распредѣленія аварійнаго ущерба на изложенныхъ основаніяхъ, естественно, сперва нужно, съ одной стороны, выяснить размѣры подлежащаго распредѣленію ущерба, а съ другой — опредѣлить цѣнность тѣхъ предметовъ, которые могли извлечь пользу изъ сдѣланнаго пожертвованія. Понесенный аварійный ущербъ принято называть „активною массой“, такъ какъ онъ представляетъ собою совокупность требованій по вознагражденію потерпѣвшихъ лицъ; а цѣнность предметовъ, ради которыхъ пришлось понести аварійный ущербъ, именуютъ „пассивною массой“, такъ какъ на ней лежатъ обязанности по возмѣщенію аварійнаго ущерба. Сопоставленіе активной массы съ пассивной и укажетъ ту пропорцію, въ которой придется участвовать въ возмѣщеніи аварійнаго ущерба.

Активная масса.

Въ составъ активной массы входятъ всякаго рода убытки, нанесенные общею аваріей, именно: ущербъ, нанесенный судну; ущербъ, нанесенный грузу; и денежные расходы, связанные съ аваріей.

Опредѣленіе ущерба судна

Ущербъ, нанесенный судну, если поврежденія уже исправлены въ пути,—опредѣляется количествомъ произведенныхъ въ связи съ симъ расходовъ; если-же поврежденія не

исправлены,—ущербъ опредѣляется по оцѣнкѣ ихъ, производимой по приходѣ судна въ портъ. При полной гибели судна (буде, несмотря на его гибель, допускается признаніе наличности общей аваріи) или порчѣ судна до такой степени, что оно сдѣлалось на дальнѣйшее время непригоднымъ,—потерпѣвшее судно должно оцѣниваться по той его стоимости, которую оно въ неповрежденномъ видѣ могло-бы имѣть въ портѣ, гдѣ производится его оцѣнка [1]). Но такъ какъ вознагражденіе задается цѣлью поставить потерпѣвшаго лишь въ то положеніе, въ которомъ онъ былъ бы, если-бы его собственность совсѣмъ не подверглась повреждению, то изъ подлежащаго за понесенный ущербъ вознагражденія должна быть исключена стоимость оставшихся поврежденныхъ вещей. Вопросъ о вычетѣ нѣкоторой доли вознагражденія за возобновленіе судна, быть можетъ и безъ аваріи нуждавшагося въ ремонтѣ, нашимъ закономъ не предусмотрѣнъ; онъ можетъ регулироваться правилами для диспашеровъ той или другой биржи, или обычаемъ, или Іоркъ-Антверпенскими правилами (если на нихъ была сдѣлана ссылка). Къ убыткамъ судохозяина, помимо ущерба по судну, слѣдуетъ присоединить и ущербъ по фрахту, недополученному за погибшій или поврежденный грузъ; при этомъ, такой фрахтъ долженъ быть принятъ во вниманіе полностью, такъ какъ расходы по плаванію остаются въ прежнемъ видѣ, не сокращаясь подъ вліяніемъ уменьшенія груза отъ гибели или порчи. То-же нужно сказать и примѣнительно къ недополученной пассажирской платѣ.

и груза,

Ущербъ, нанесенный грузу, въ случаѣ гибели послѣдняго (къ каковымъ случаямъ слѣдуетъ отнести и случай продажи груза для покрытія аварійныхъ убытковъ)—опредѣляется по цѣнѣ погибшаго на мѣстѣ назначенія, въ виду того, что грузохозяинъ потерялъ именно эту цѣнность [2]). Но въ дѣлѣ оцѣнки стоимости надо считаться съ тѣмъ состоя-

---

[1]) Ср. рѣш. 4-го Д-та Правит. Сената за 1892 г. № 1512 и за 1893 г. № 1195.

[2]) Въ частности, стоимость груза опредѣляется биржевою или рыночною его цѣною, а при отстутствіи таковой—оцѣнкою чрезъ свѣдущихъ лицъ.

ніемъ, въ которомъ погибшіе предметы были во время наступленія аваріи, такъ какъ если-бы эти предметы не погибли, то ихъ владѣлецъ на мѣстѣ назначенія обладалъ-бы именно такою цѣнностью. Затѣмъ, при опредѣленіи подлежащаго вознагражденія слѣдуетъ исключить ту сумму, которая оказалась сбереженною вслѣдствіе гибели, какъ-то: таможенныя пошлины, недоплаченное фрахтовое вознагражденіе, расходы по разгрузкѣ и т. п. Это предусмотрѣно и у насъ въ Уставѣ Торговомъ (ст. 463). Въ случаѣ-же порчи груза — возмѣщается разница между цѣною въ испорченномъ и цѣною въ неиспорченномъ видѣ на мѣстѣ назначенія, но опять-таки съ вычетомъ того сбереженія въ расходахъ по перевозкѣ и иныхъ, которое произошло вслѣдствіе случившагося поврежденія и связаннаго съ симъ прекращенія плаванія (насколько послѣднее имѣло мѣсто). При этомъ, по нашему закону, если при установленіи цѣнности испорченныхъ предметовъ (что относится и къ судну съ его принадлежностями) кто изъ владѣльцевъ объявитъ цѣну менѣе настоящей,—другому предоставляется пріобрѣсть относящіеся сюда предметы за эту объявленную цѣну съ надбавкой къ ней трехъ % и съ уплатой пошлины, фрахтоваго вознагражденія и издержекъ по выгрузкѣ и перевозкѣ въ таможню (ст. 463).

Наконецъ, къ аварійному ущербу слѣдуетъ причислить всякіе денежные расходы, связанные съ аваріей, а въ томъ числѣ и расходы по составленію и приведенію въ исполненіе аварійнаго расчета. На деньги, израсходованныя на почвѣ общей аваріи, могутъ начитываться проценты, смотря по обычаямъ мѣстности.

а также денежныхъ расходовъ

Къ пассивной массѣ или „контрибуціонному капиталу“ относятся всѣ виды имущества, изъ-за спасенія котораго произошелъ ущербъ и кои подлежатъ контрибуціи, лишь-бы они могли быть выражены въ деньгахъ. Сюда принадлежатъ, такимъ образомъ, судно, фрахтъ и грузъ, такъ какъ намѣренный аварійный ущербъ или связанные съ аваріей расходы были понесены въ цѣляхъ спасенія всѣхъ этихъ видовъ имущества. Спасеніе-же жизни людей въ данномъ отношеніи въ счетъ не идетъ, такъ какъ цѣнность человѣческой жизни въ деньгахъ быть выражена не можетъ. Не

Пассивная масса.

привлекается къ участію въ возмѣщеніи аварійнаго ущерба и жалованье служащихъ лицъ; иностранныя законодательства это ясно устанавливаютъ, а у насъ то-же вытекаетъ изъ ст. 445 Устава Торговаго, не указывающей на привлеченіе означеннаго жалованья къ участію при возмѣщеніи аварійнаго ущерба. По обычаю, не привлекается къ возмѣщенію этого ущерба также пассажирскій багажъ. Но зато въ возмѣщеніи ущерба должны своею цѣнностью участвовать и предметы попорченные, какъ равно даже предметы, которыми пришлось пожертвовать ради спасенія другихъ. Это вытекаетъ и изъ ст. 445 нашего Устава Торговаго. Въ частности, привлеченіе къ участію въ возмѣщеніи ущерба также предметовъ, коими пришлось пожертвовать, объясняется тѣмъ, что пожертвованіе ими произошло въ цѣляхъ огражденія интересовъ и ихъ владѣльцевъ: въ силу того, что ими пожертвовали, за нихъ полагается вознагражденіе; а если-бы ими не пожертвовали, то, быть можетъ, судно со всѣмъ грузомъ погибло-бы, и тогда владѣльцы погибшихъ предметовъ потеряли-бы свое имущество безвозвратно, не получивъ никакого удовлетворенія. Съ другой стороны, если-бы пожертвованные предметы не привлекались къ участію въ возмѣщеніи аварійнаго ущерба, то владѣльцы этихъ предметовъ оказались-бы въ привилегированномъ положеніи сравнительно съ другими лицами, интересы коихъ были связаны съ данной экспедиціей: эти лица должны были-бы участвовать въ возмѣщеніи аварійнаго ущерба, а владѣльцы пожертвованныхъ предметовъ получили-бы полную равноцѣнность ихъ имущества безо всякаго участія въ аварійныхъ убыткахъ. Казалось-бы, слѣдуетъ привлекать стоимость пожертвованныхъ предметовъ къ участію въ возмѣщеніи ущерба, происшедшаго не только въ связи съ той аваріей, которая послужила поводомъ для вознагражденія, но и въ связи съ послѣдующими общими аваріями. Хотя не всѣ законодательства высказываются въ этомъ смыслѣ, наше-же даннаго вопроса совсѣмъ не касается, но указанное заключеніе основывается на томъ справедливомъ соображеніи, что ущербъ по слѣдующимъ общимъ аваріямъ имѣлъ цѣлью спасти судно, фрахтъ и грузъ, служащіе для возмѣщенія ущерба, связаннаго и съ предшествующими аваріями, ре-

зультатомъ какового возмѣщенія и является причитающееся по предшествующей аваріи вознагражденіе. Это-же можетъ вытекать также изъ того положенія, что пріобрѣтенное право на вознагражденіе по аваріи продолжаетъ существовать несмотря на послѣдующія несчастія, поглотившія предметы, которые первоначально должны были участвовать въ возмѣщеніи ущерба; гибель этихъ предметовъ можетъ лишь служить основаніемъ для новыхъ аварійныхъ расчетовъ, буде имѣются признаки общей аваріи.

Солидарность отвѣтственности.

По нашему закону, всѣ входящіе въ составъ пассивной массы предметы привлекаются къ участію въ возмѣщеніи аварійнаго ущерба пропорціонально ихъ стоимости въ томъ мѣстѣ, куда прибыло судно (ст. 445), считаясь, слѣдовательно, съ тѣмъ состояніемъ предметовъ, въ которомъ они прибыли, такъ какъ пользу отъ аваріи они извлекли именно въ этомъ размѣрѣ. Въ связи съ симъ, въ случаѣ происшедшаго послѣ наступленія аваріи дальнѣйшаго измѣненія цѣнности предметовъ, подлежащихъ участію въ возмѣщеніи аварійнаго ущерба (кромѣ, конечно, случая произвольныхъ ихъ уничтоженія или порчи), недостающее отъ предмета съ уменьшонною цѣнностью должно быть переложено на прочіе предметы. Такимъ образомъ, отвѣтственность лицъ, привлекаемыхъ къ участію по возмѣщенію аварійныхъ убытковъ, имѣетъ солидарный характеръ. Означенная солидарность, по обычаю или по ясно выраженному въ нѣкоторыхъ иностранныхъ законодательствахъ постановленію, распространяется и на случаи несостоятельности отдѣльныхъ участниковъ по возмѣщенію аварійнаго ущерба, такъ какъ возможность таковой несостоятельности можетъ быть сочтена какъ-бы послѣдствіемъ общей аваріи. Нашъ законъ ясно по этому предмету не высказывается; но изложенный принципъ солидарности между участниками по возмѣщенію аварійнаго ущерба вытекаетъ изъ того положенія, что этотъ ущербъ подлежитъ разверсткѣ безъ какихъ-либо въ данномъ отношеніи ограниченій. Само собою разумѣется, послѣ окончанія разверстки и уничтоженія такимъ образомъ общности интересовъ лицъ, участвовавшихъ въ пассивной массѣ, недоборы должны падать исключительно на лицъ, коимъ причитается вознагражденіе.

Въ частности, насколько касается фрахта, къ возмѣщенію аварійнаго ущерба слѣдуетъ привлекать фрахтъ только тотъ, который былъ спасенъ благодаря общей аваріи, такъ какъ судовладѣлецъ могъ извлечь пользу отъ состоявшагося пожертвованія и прочихъ связанныхъ съ аваріей расходовъ лишь по отношенію къ этому фрахту; отсюда: фрахтъ за грузъ, выгруженный до аваріи, не долженъ участвовать въ возмѣщеніи аварійнаго ущерба—въ виду того, что этотъ фрахтъ былъ заработанъ уже безвозвратно. Кромѣ того, по установившейся, какъ за границей, такъ и у насъ, практикѣ, изъ фрахта къ возмѣщенію аварійнаго ущерба привлекается лишь двѣ трети—въ виду того, что спасенный фрахтъ не весь составляетъ чистую выгоду фрахтовщика, такъ какъ послѣдній, въ случаѣ завершенія плаванія, для полученія всего фрахта долженъ произвести извѣстные расходы по разгрузкѣ, по внесенію портовыхъ сборовъ, по уплатѣ жалованья судовому экипажу и т. п. То же слѣдовало-бы отнести и къ пассажирской платѣ.

Грузъ-же къ участію въ аварійныхъ убыткахъ привлекается только такой, который былъ на суднѣ во время аваріи (кромѣ ранѣе указаннаго случая временной перегрузки на другое судно). Слѣдовательно, сюда не можетъ быть отнесенъ грузъ, не успѣвшій еще быть положеннымъ на судно, потерпѣвшее аварію, или бывшій уже окончательно снятымъ ко времени аваріи.

Производство расчета.

Происшедшая съ судномъ общая аварія, согласно всѣмъ законодательствамъ, должна быть оффиціально удостовѣрена при посредствѣ совершаемаго капитаномъ, такъ называемаго „морского протеста“ (prova di fortuna). А послѣ этого уже производится, установленнымъ порядкомъ, расчетъ, имѣющій предметомъ опредѣлить, съ одной стороны, вознагражденіе для потерпѣвшихъ отъ аваріи, а съ другой—участіе въ возмѣщеніи аварійнаго ущерба.

Заявленіе объ аваріи

У насъ, насколько касается россійскихъ водъ, въ случаѣ происшедшей аваріи, хотя-бы только предполагаемой, согласно ст.ст. 460 и 461 Устава Торговаго, корабельщикъ, по прибытіи въ портъ (назначенія, или ближайшій), не открывая люковъ судна, долженъ сдѣлать заявленіе, втеченіе 24 часовъ, нотаріусу, а затѣмъ, втеченіе семи дней со дня

прибытія къ порту, обязанъ „учинить протестъ", т. е. дать показаніе объ обстоятельствахъ приключенія, подъ присягою, предъ нотаріусомъ, при двухъ присяжныхъ свидѣтеляхъ. То-же самое должны сдѣлать помощникъ корабельщика, плотникъ и по крайней мѣрѣ двое изъ корабельныхъ служителей—въ удостовѣреніе того, что ущербъ произошелъ не отъ ихъ небреженія или неисправности, а по крайней необходимости и для спасенія судна или остальнаго груза. Законъ, требуя подтвержденія протеста капитана присяжными показаніями двухъ свидѣтелей, очевидно, имѣетъ въ виду свидѣтелей происшествія, а не постороннихъ лицъ; установленіе-же сравнительной быстроты совершенія протеста объясняется желаніемъ обезпечить возможность болѣе легкаго возстановленія картины постигшаго судно несчастія, пока всѣ обстоятельства происшествія еще живо сохраняются въ памяти очевидцевъ да и сами очевидцы еще не выбыли изъ состава экипажа. Если капитанъ вслѣдствіе аваріи долженъ остановиться въ мѣстѣ, гдѣ нѣтъ ни нотаріуса, ни другого оффиціальнаго лица, предназначеннаго для принятія морскихъ протестовъ, и тѣмъ лишенъ будетъ возможности выполнить установленный закономъ порядокъ, то онъ обязанъ обратиться къ мѣстной власти съ просьбою объ освидѣтельствованіи судна свѣдущими людьми, а затѣмъ сдѣлать протестъ въ первомъ портѣ, гдѣ къ тому представляется возможность [1]). Въ иностранныхъ портахъ протесты совершаются передъ русскимъ консуломъ, или мѣстнымъ нотаріусомъ, а гдѣ таковаго нѣтъ, то передъ мѣстнымъ начальствомъ [2]). При этомъ, нотаріусамъ, консуламъ и таможнямъ вмѣнено въ обязанность принимать мѣры къ извѣщенію участвующихъ въ грузѣ лицъ о происшедшей аваріи. Инціатива заявленія объ аваріи истекаетъ отъ капитана во вниманіе къ тому, что, если не будетъ доказано, что убытки произошли отъ несчастія, грузохозяева въ правѣ приписать ихъ неудовлетворительной дѣятельности капитана и искать съ него вознагражденія; съ другой стороны, капи-

и протестъ.

---

[1]) Рѣш. СПБургскаго Коммерч. Суда отъ 25 іюня 1871 г. по дѣлу Смита съ Чечулинымъ.

[2]) Уставъ Консульскій, ст.ст. 62 и 63.

танъ считается представителемъ лицъ, интересы коихъ связаны съ судномъ, а потому и долженъ обезпечить эти интересы возбужденіемъ надлежащаго производства по общей аваріи. Если капитанъ не выполнитъ указанной обязанности, — онъ долженъ вознаградить за происшедшіе отсюда убытки; а за ложное объявленіе аваріи подвергается наказанію какъ за подлогъ [1]).

Функціи диспашера.

Что-же касается до самаго процесса опредѣленія разряда аваріи, какъ равно установленія суммы убытковъ вообще и ущерба каждаго изъ потерпѣвшихъ лицъ въ частности, а также участія въ вознагражденіи по соразмѣрности имущества, то этотъ процессъ у насъ производится, состоящимъ при портовыхъ биржахъ, спеціальнымъ институтомъ диспашеровъ [2]), избираемыхъ изъ корабельныхъ маклеровъ; оцѣнка-же убытковъ отъ аваріи происходитъ при помощи присяжныхъ экспертовъ [3]). Въ своей дѣятельности диспашеры руководствуются постановленіями Устава Торговаго, а также особыми правилами, содержащимися въ уставѣ мѣстной биржи или въ касающейся диспашеровъ инструкціи [4]); и только если встрѣтится обстоятельство, о которомъ въ нихъ нѣтъ указаній, или если они не могутъ быть распространены на данный случай, — диспашеру дозволяется поступать по относящемуся сюда русскому или иностранному торговому обычаю [5]). Диспашеры не иначе приступаютъ къ опредѣленію и расчисленію аваріи, какъ по сдѣланному о томъ порученію со стороны судохозяина, его корреспондента, или корабельщика [6]), при чемъ выборъ диспашера зависитъ отъ судохозяина или его представителя.

---

[1]) Уложеніе о Наказ., ст. 1239.

[2]) Слова „диспашеръ" и „диспаша" (см. ниже) происходятъ, повидимому, отъ итальянскаго dispacciare=продавать, сбывать, раздавать.

[3]) См., утвержденную 23 сент. 1894 г. М-ромъ Финансовъ, инструкцію, касающуюся дѣятельности диспашеровъ при Одесской биржѣ (Собр. Узакон. и распоряж. Правительства, за 1894 г. № 189, ст. 1308), §§ 23—25.

[4]) Такъ, дѣятельность диспашеровъ при Одесской биржѣ регулируется только-что упомянутой Инструкціей.

[5]) Уставъ СПБургской биржи, ст. 187.

[6]) Тамъ-же, ст. 188.

Функціи диспашера могутъ распространяться на собираніе аварійныхъ денегъ только при наличности на то особаго порученія; за собираніе аварійныхъ денегъ безъ особаго порученія диспашеръ подвергается денежному взысканію[1]). Если такового порученія не было дано,—дѣятельность диспашера ограничивается лишь составленіемъ аварійнаго расчета, облекаемаго въ форму, такъ называемой у насъ, „диспаши", со счетами по числу участвующихъ, и врученіемъ ея тому, кѣмъ было поручено расчисленіе аваріи, а этотъ уже самъ долженъ собирать и раздавать аварійныя деньги[2]). Отсюда и иски по поводу вознагражденія возможны только между судохозяиномъ и грузохозяиномъ и наоборотъ, а не среди грузохозяевъ между собою. Диспаши составляются втеченіе шестинедѣльнаго срока, подъ страхомъ штрафа за замедленіе[3]), и утверждаются подписью диспашера съ приложеніемъ его печати; при этомъ, пишутся слѣдующія для употребленія внутри государства—на русскомъ языкѣ, отсылаемыя-же въ иностранныя государства—на одномъ изъ употребительнѣйшихъ иностранныхъ языковъ (нѣмецкомъ, итальянскомъ, французскомъ, или англійскомъ)[4]). Оффиціальные расчеты диспащеровъ (того порта, куда прибыло судно[5])) имѣютъ полную вѣру внутри и внѣ государства и обязательную силу для участниковъ въ аваріи[6]), не подлежа оспариванію[7]). Такимъ образомъ, диспаша служитъ основаніемъ исполнительнаго производства. Пересмотръ состоявшагося расчета можетъ имѣть мѣсто только въ силу новаго, не бывшаго въ виду у диспашера, обстоятельства[8]). Впрочемъ, впослѣдствіи Сенатъ вообще высказался за возможность (какъ со стороны лицъ, принимавшихъ участіе въ аварійномъ

Диспаша и ея значеніе.

---

1) Уложеніе о Наказ., ст. 1342.

2) Уставъ СПБургской биржи, ст. 190.

3) Уложеніе о Наказ., ст. 1344.

4) Уставъ СПБургской биржи, ст. 191.

5) Рѣш. 4-го Д-та Правит. Сената за 1899 г. № 300.

6) Уставъ СПБургской биржи, ст. 186.

7) Рѣш. 4-го Д-та Правит. Сената за 1893 г. № 254 и за 1895 г. № 918.

8) Упомянутое рѣш. 4-го Д-та Правит. Сената за 1893 г. № 254.

производствѣ, такъ и со стороны не принимавшихъ участія) оспаривать правильность и силу составленной и утвержденной диспаши; таковые споры, какъ всякій споръ о правѣ гражданскомъ, подлежатъ предъявленію и разрѣшенію въ общемъ судебно-исковомъ порядкѣ [1]). Споры-же, возникающіе по поводу производства расчета до утвержденія диспаши, разрѣшаются посредниками (эти посредники избираются по одному со стороны диспашера и со стороны предъявившихъ споръ и затѣмъ сами избираютъ еще одного). Составляемыя посредниками записки о разрѣшеніи споровъ свидѣтельствуются нотаріусами [2]). За неправильную квалификацію аваріи, а равно за неправильный расчетъ диспашеръ подвергается уголовной отвѣтственности [3]). Плата диспашеру за его трудъ опредѣляется въ установленномъ процентномъ отношеніи къ объявленной цѣнѣ судна, фрахта и груза и вносится лицомъ, давшимъ порученіе по составленію расчета [4]), со включеніемъ ея въ общую сумму аварійнаго ущерба. Кромѣ того, за продажу судна и аварійныхъ товаровъ диспашеръ получаетъ по одному % съ продажной цѣны; за сбереженіе-же и отправленіе аварійныхъ товаровъ плата производится хозяевами по обоюдному соглашенію [5]).

Жалобы на диспашеровъ приносятся таможнѣ и разрѣшаются таможнею-же при участіи двухъ или трехъ купцовъ, занимающихся оптовою торговлей при данной биржѣ; въ важныхъ-же случаяхъ представляются таможнею на разрѣшеніе Коммерческаго Суда, который, смотря по важности дѣла, или налагаетъ денежный штрафъ на диспашера, или отрѣшаетъ его отъ должности [6]). Относящіяся сюда рѣшенія Коммерческихъ Судовъ считаются окончательными и раз-

---

[1]) Рѣш. Суд. Д-та за 1900 г. № 1309.

[2]) Уставъ СПБургской биржи, ст. 193; упомянутая Инструкція, касающаяся дѣятельности диспашеровъ при Одесской биржѣ, § 18.

[3]) Уложеніе о Наказ., ст.ст. 1341 и 1343.

[4]) Уставъ СПБургской биржи, ст. 194.

[5]) Тамъ-же, ст. 195.

[6]) Уставъ СПБургской биржи, ст. 198; Инструкція, касающаяся дѣятельности диспашеровъ при Одесской биржѣ, § 21.

смотрѣнію Правительствующаго Сената по существу не подлежатъ [1]).

Впредь до утвержденія аваріи и совершенія аварійнаго расчета, по иностраннымъ законодательствамъ, заинтересованныя въ полученіи вознагражденія за понесенные убытки лица (аварійные вѣрители) имѣютъ право удержанія привезеннаго груза, обезпеченіе каковаго права возлагается на капитана судна, какъ представитетя интересовъ участниковъ экспедиціи. У насъ-же предусмотрѣнъ лишь случай, когда грузъ находится въ таможнѣ. Именно, если въ этомъ случаѣ таможнѣ будетъ корабельщикомъ или судохозяиномъ подано заявленіе о производящемся расчетѣ по общей аваріи, то таможня обязана удержать грузъ до того времени, пока будетъ утверждена аварія и разложенъ расчетъ платежа (ст. 462). О возможности удержанія груза по заявленію другихъ заинтересованныхъ лицъ въ законѣ не говорится, какъ равно не говорится ни о правѣ капитана задержать грузъ не находящійся въ таможнѣ, ни о правѣ грузовладѣльцевъ задержать судно до окончанія расчета. Самое-же производство взысканій по законченному расчету должно совершаться на общемъ основаніи, безъ обезпеченія его правомъ удержанія. Но по подлежащему аварійному взносу во всякомъ случаѣ отвѣчаетъ только тотъ предметъ, съ котораго этотъ взносъ слѣдуетъ, и на иное имущество собственника предмета аварійный взносъ обращенъ быть не можетъ. Въ случаѣ-же выдачи груза до уплаты аварійнаго взноса, по установившимся обычаямъ, отъ получателя груза отбирается „аварійный реверсъ", т. е. обязательство лично отвѣчать за аварійный взносъ въ предѣлахъ стоимости полученнаго груза.

Ограждение правъ заинтересованныхъ лицъ.

Если втеченіе пути случится послѣдовательно нѣсколько общихъ аварій, — одна диспаша можетъ обнимать расчеты по всѣмъ таковымъ аваріямъ; и это оказывается болѣе простымъ, чѣмъ составлять отдѣльныя диспаши по каждой аваріи.

При коллизіи нѣсколькихъ законодательствъ въ дѣлѣ разрѣшенія вытекающихъ изъ общей аваріи юридическихъ

Коллизія законовъ.

---

[1]) Рѣш. 4-го Д-та Правит. Сената за 1893 г. № 56.

отношеній, нельзя не высказаться за положеніе, что существо этихъ отношеній (размѣры вознагражденія потерпѣвшихъ и размѣры участія въ возмѣщеніи аварійнаго ущерба) должно обсуждаться по законамъ отечественнымъ для судна, а порядокъ производства дѣла (въ томъ числѣ и составленіе аварійнаго расчета или диспаши) долженъ происходить, согласно принципу locus regit actum, — по законамъ мѣста производства, независимо отъ національности отдѣльныхъ участниковъ расчета, какъ равно мѣста заключенія и исполненія отдѣльныхъ договоровъ. Для предупрежденія недоразумѣнія на этой почвѣ, ео фрахтовые договоры и коносаменты нерѣдко вносятся соотвѣтственныя постановленія (обыкновенно содержащія ссылку на ранѣе упомянутыя Іоркъ-Антверпенскія правила 1890 г.).

АВАРІЯ ВЗАИМНАГО ВРЕДА.

Мѣры предупрежденія столкновенія судовъ.

Въ пути суда подвергаются различнымъ случайностямъ, результатомъ коихъ могутъ быть и столкновенія между судами. Съ увеличеніемъ быстроты плаванія, а также числа курсирующихъ судовъ, таковыя столкновенія, естественно, учащаются и, въ зависимости отъ громадныхъ размѣровъ современныхъ судовъ, становятся болѣе ужасными по своимъ послѣдствіямъ. Въ цѣляхъ предупрежденія относящихся сюда несчастій, морскія державы стали вырабатывать системы оптической и звуковой сигнализаціи, а равно правила управленія судами. Впослѣдствіи-же, въ цѣляхъ огражденія международнаго плаванія, произошло и объединеніе таковыхъ правилъ на почвѣ соглашенія между собою различныхъ государствъ. Въ настоящее время дѣйствуютъ по этому предмету правила, выработанныя на международной конференціи, въ 1897 г., въ Вашингтонѣ, принятыя и нашимъ правительствомъ. Нынѣ они помѣщены въ Уставѣ Торговомъ, въ видѣ приложенія къ примѣчанію къ ст. 467, подъ названіемъ „Правила для предупрежденія столкновеній судовъ въ морѣ", и считаются обязательными для всѣхъ судовъ въ открытыхъ моряхъ и соединенныхъ съ ними водахъ, по которымъ могутъ плавать мореходныя суда. Несоблюденіе установленныхъ правилъ порождаетъ презумпцію

о виновности капитана въ столкновеніи, насколько онъ не докажетъ наличности особыхъ обстоятельствъ, при которыхъ было необходимо отступить отъ правилъ для избѣжанія неминуемой опасности (ст. 27 Правилъ). Наконецъ, издаются законы о томъ, чтобы суда послѣ происшедшаго столкновенія оказывали, насколько это имъ подсилу, помощь судну, потерпѣвшему отъ столкновенія, и отнюдь не скрывались безъ сообщенія — капитану другого судна и вообще кому слѣдуетъ — своего имени и подробностей столкновенія; теперь это предусмотрѣно и ст. 8 Брюссельской конвенціи о столкновеніи судовъ (о коей тотчасъ будетъ сказано болѣе подробно).

Отношеніе законодательствъ къ нормированію послѣдствій столкновенія.

При всемъ томъ, предупредить всѣхъ столкновеній несмотря ни на какія правила, конечно, не удастся. А потому законодательства вынуждены попрежнему считаться также съ послѣдствіями происходящихъ столкновеній. Но въ настоящее время невездѣ происходящій отъ столкновенія судовъ ущербъ признается основаніемъ для отдѣльнаго правового института въ видѣ особаго типа аваріи. Такъ, одни законодательства (новѣйшія) послѣдствія отъ взаимнаго столкновенія судовъ, буде оно произошло по винѣ руководителей судна, возлагаютъ на виновныхъ въ столкновеніи лицъ, а если оно произошло по несчастному случаю,—возлагаютъ на потерпѣвшихъ; иными словами, эти законодательства къ послѣдствіямъ столкновенія судовъ примѣняютъ начала общегражданскаго права о томъ—на кого падаетъ ущербъ въ собственности. Другія-же законодательства последствіямъ отъ столкновенія морскихъ судовъ придаютъ характеръ самостоятельнаго правового института въ видѣ особаго типа аваріи и, въ связи съ симъ, содержатъ по этому предмету спеціальныя постановленія. Къ числу такихъ законодательствъ принадлежитъ и наше, предусматривающее особый типъ аваріи подъ названіемъ „аваріи взаимнаго вреда“. Впрочемъ, заключающіяся въ Уставѣ Торговомъ постановленія по данному предмету нынѣ должны касаться только столкновеній между судами исключительно россійскими, въ то время какъ къ столкновеніямъ между частными судами россійскими и иностранными должны находить примѣненіе правила международной Брюссельской кон-

венціи о столкновеніи судовъ, подписанной, 23 сентября 1910 г., двадцатью двумя державами и въ томъ числѣ Россіей. Конвенція эта имѣетъ цѣлью объединить постановленія, касающіяся столкновеній между судами различныхъ національностей (послѣдствія столкновеній между судами той-же національности продолжаютъ регулироваться отечественнымъ правомъ).

Понятіе аваріи взаимнаго вреда по нашему праву.

Подъ аваріей взаимнаго вреда у насъ разумѣется ущербъ, причиненный судну, или также и грузу, отъ столкновенія одного судна съ другимъ (или съ другими). Въ техническомъ смыслѣ слова къ таковой аваріи прежде относились только столкновенія морского судна съ другимъ такимъ-же (морскимъ) судномъ, при этомъ находящимся въ плаваніи или способнымъ плавать; поэтому сюда не могли принадлежать случаи столкновенія морского судна съ рѣчнымъ. Но упомянутая Брюссельская конвенція (ст. 1), насколько, конечно, касается столкновеній съ иностранными судами, распространила примѣненіе особыхъ правилъ о столкновеніи судовъ также на столкновенія морскихъ судовъ съ иными судами (внутренняго плаванія). При всемъ томъ остается въ силѣ то положеніе, что особыя правила о столкновеніи касаются только столкновеній одного судна съ другимъ, находящимся въ плаваніи или по крайней мѣрѣ могущимъ плавать; а потому они не могутъ быть распространены, напр., на случаи удара судна о молъ или о набережную, или столкновенія хотя и съ судномъ, но неспособнымъ къ плаванію (напр., съ затонувшимъ судномъ). Затѣмъ, по прежнимъ воззрѣніямъ, для того, чтобы подходить подъ понятіе аваріи взаимнаго вреда, столкновеніе должно было имѣть мѣсто въ морѣ (открытомъ, или въ порту), или въ той части рѣки, до которой продолжаются морскіе рейсы; но не въ иныхъ внутреннихъ водахъ (къ столкновеніямъ въ этихъ водахъ примѣнялись принципы общегражданскаго права [1])). Въ настоящее-же время эти начала должны у насъ примѣняться лишь къ случаямъ столкновенія исключительно между россійскими судами, такъ какъ Брюссельская конвенція (ст. 1)

[1]) Рѣш. Суд. Д-та Правит. Сената за 1904 г. № 569.

постановляетъ, что особыя правила о столкновеніи судовъ находятъ примѣненіе „независимо отъ того, въ какихъ водахъ произошло столкновеніе“.

Главнѣйшіе вопросы, являющіеся на почвѣ аваріи взаимнаго вреда,—слѣдующіе: a) на кого падаетъ ущербъ, происшедшій отъ столкновенія судовъ; b) втеченіе какого періода времени должны потерпѣвшія лица предъявить свои претензіи на возмѣщеніе понесеннаго ущерба; c) какому суду подвѣдомственны вытекающіе отсюда иски; и d) какъ поступать при коллизіи законовъ, именно въ случаяхъ столкновенія судовъ различныхъ національностей.

Возмѣщеніе ущерба

a) Ущербъ отъ столкновенія судовъ можетъ отразиться на суднѣ, грузѣ и людяхъ (служащихъ на суднѣ и иныхъ); въ частности для людей ущербъ въ состояніи выразиться въ пораненіяхъ и даже смерти. Уставъ Торговый въ связи съ аваріей взаимнаго вреда говоритъ только о возмѣщеніи ущерба по отношенію къ судну и грузу. Вознагражденіе-же за ущербъ, причиненный вслѣдствіе смерти или поврежденія въ здоровьѣ потерпѣвшаго, регулируется особыми положеніями ст. 683 Законовъ Гражданскихъ, предусматривающей относящіеся сюда несчастные случаи на желѣзныхъ дорогахъ и пароходныхъ сообщеніяхъ; вознагражденіе за ущербъ, причиненный парусными судами, должно, слѣдовательно, опредѣляться общими началами гражданскаго права объ отвѣтственности виновныхъ. Но нынѣ имѣющіяся въ нашемъ законодательствѣ положенія по данному предмету могутъ касаться только случаевъ столкновенія единственно между россійскими судами, такъ какъ Брюссельская конвенція (ст. 1) не дѣлаетъ различія при опредѣленіи вознагражденія за причиненный столкновеніемъ судовъ вредъ какъ судну и грузу, такъ и людямъ, находящимся на суднѣ. Что-же касается въ частности до ущерба, нанесеннаго судну или грузу, то подъ ущербомъ въ данномъ случаѣ нужно разумѣть не только дѣйствительно нанесенный столкновеніемъ вредъ (damnum emergens), но и потерянную выгоду (lucrum cessans).

При разрѣшеніи вопроса о томъ, на кого падаетъ ущербъ, происшедшій отъ столкновенія судовъ, слѣдуетъ различать два случая: столкновеніе случайное и столкновеніе по винѣ руководителей судна (капитана или иныхъ членовъ эки-

при столкновеніи случайномъ

пажа). Подъ случайное подходитъ такое столкновеніе, которое произошло вслѣдствіе случая или непреодолимой силы, невзирая на то, что всѣ мѣры къ его предупрежденію были приняты. Ущербъ отъ такого столкновенія современныя иностранныя законодательства возлагаютъ на лицъ потерпѣвшихъ, т. е. признаютъ его за частную аварію. Такимъ образомъ, ущербъ, происшедшій для судна, несетъ судохозяинъ, а ущербъ, происшедшій для груза, несетъ грузохозяинъ. Признаетъ такой ущербъ частною аваріей и нашъ Уставъ Торговый (ст. ст. 471[1]) и 483). Впрочемъ, изъ этого общаго правила законъ дѣлаетъ исключеніе. Именно, когда для предупрежденія столкновенія оба судна приняли надлежащія мѣры, но, несмотря на это, столкновеніе все-таки послѣдовало,—происшедшій при такихъ условіяхъ для судовъ ущербъ возмѣщается обоими судами соразмѣрно цѣнѣ каждаго (что на практикѣ въ состояніи привести къ очень несправедливымъ послѣдствіямъ); убытки-же грузохозяевъ составляютъ частную аварію (ст. 485). Брюссельская конвенція (ст. 2) также ущербъ отъ случайнаго столкновенія возлагаетъ на потерпѣвшихъ, но изложеннаго исключенія не устанавливаетъ; съ другой стороны, считаетъ столкновеніе случайнымъ и тогда, когда имѣется сомнѣніе относительно

и по винѣ руководителей судна,

причины столкновенія. Между тѣмъ какъ ущербъ отъ столкновенія, происшедшаго по винѣ руководителей судна, по всѣмъ законодательствамъ, падаетъ на отвѣтственность виновнаго, при чемъ таковымъ виновнымъ слѣдуетъ считать капитана, хотя-бы въ моментъ столкновенія судномъ руководило другое лицо, такъ какъ капитанъ является отвѣтственнымъ руководителемъ судна, отвѣчающимъ за дѣйствія подчиненныхъ ему лицъ; не исключаетъ отвѣтственности капитана и пребываніе на суднѣ лоцмана: произошло-ли

---

[1]) Приведенная статья указываетъ и способъ констатированія отсутствія вины въ столкновеніи, именно—при посредствѣ присяжнаго показанія корабельщика, его помощника или кормчаго и двухъ или болѣе корабельныхъ служителей. Но при современныхъ началахъ судопроизводства такое присяжное показаніе въ состояніи имѣть значеніе лишь заявленія, или одного изъ доказательствъ, а никакъ не констатированія отсутствія вины.

приглашеніе лоцмана по усмотрѣнію капитана, или оно было обязательнымъ,—лоцманъ отвѣчаетъ только за указаніе пути, а не за веденіе судна въ прочихъ отношеніяхъ [1]). Брюссельская конвенція (ст. 5) устанавливаетъ отвѣтственность капитана за столкновеніе даже въ томъ случаѣ, когда оно произошло *по винѣ* лоцмана (съ правомъ, конечно, регресса къ лоцману за понесенные по его винѣ убытки). Въ подлежащихъ случаяхъ за капитана отвѣчаетъ (субсидіарно) судохозяинъ. Въ уплатѣ-же вознагражденія грузохозяева не участвуютъ. Такъ и по нашему закону, при столкновеніяхъ, обусловленныхъ виною руководителя судна, „убытокъ платитъ тотъ, кто оный причинилъ“ (ст. 467, а также ст. ст. 472 и 476). Это-же положеніе высказано и Брюссельскою конвенціей (ст. 3), подчеркивающею лишь, что отвѣтственность падаетъ не на лицо, виновное въ столкновеніи, а на виновное въ томъ судно,—въ силу усвоенной морскимъ правомъ персоннификаціи судна въ смыслѣ отвѣтственности. Но если отъ столкновенія, происшедшаго по винѣ руководителя одного судна, потерпѣло другое судно или находящійся на послѣднемъ грузъ, то корабельщикъ и корабельные служители потерпѣвшаго судна при предъявленіи претензій къ виновнику столкновенія, по нашему закону (болѣе не примѣняющемуся къ столкновеніямъ россійскихъ судовъ съ иностранными), независимо отъ доказательства виновности отвѣтчика, должны еще доказать передъ судомъ свою невиновность и что они приняли надлежащія мѣры къ отвращенію столкновенія; иначе причиненный судну ущербъ составитъ частную аварію (ст. 475). Тотъ-же принципъ слѣдуетъ примѣнить и къ предъявленію претензій при нанесеніи ущерба находившемуся на потерпѣвшемъ суднѣ грузу. При этомъ, виновные (корабельщикъ и корабельные служители) обязаны удовлетворить претензіи потерпѣвшихъ лишь до предѣловъ стоимости своего судна; судохозяинъ-же платитъ остальное (та-же статья), съ ограниченіемъ его отвѣтственности на общемъ основаніи, т. е. цѣнностью судна и фрахта

---

[1]) Рѣш. 4-го Д-та Правит. Сената за 1895 г. № 1065; рѣш. 2-го Общаго Собранія Правит. Сената за тотъ-же годъ № 67.

(ст. 473). Убытки судовладѣльца опредѣляются при поврежденіи судна—разницей стоимости судна до столкновенія и послѣ столкновенія [1]), а при гибели судна—по типу послѣдняго съ принятіемъ въ соображеніе продолжительности его службы и произведенныхъ на его ремонтъ затратъ [2]). При наличности-же вины со стороны обоихъ судовъ (или обѣихъ сторонъ столкновенія, если въ послѣднемъ участвовало болѣе двухъ судовъ), въ возмѣщеніи убытковъ, естественно, должны принять участіе хозяева обоихъ судовъ. При этомъ, по однимъ законодательствамъ—возмѣщеніе таковыхъ убытковъ происходитъ поровну, а по другимъ—по соразмѣрности вины того и другого судна. Первый способъ распредѣленія убытковъ является несправедливымъ въ случаѣ столкновенія между судами различныхъ размѣровъ; при такихъ условіяхъ, половина послѣдовавшихъ убытковъ можетъ поглотить всю цѣнность малаго судна, между тѣмъ какъ для другого судна половина убытковъ выразится лишь въ относительно небольшой долѣ его цѣнности. Второй-же способъ распредѣленія убытковъ справедливѣе; но зато на практикѣ онъ нерѣдко вызываетъ затрудненія, такъ какъ доказать относительные размѣры вины подчасъ бываетъ невозможно. Во вниманіе къ неудобствамъ изложенныхъ способовъ распредѣленія отвѣтственности, нѣкоторыя законодательства происшедшій при такихъ условіяхъ ущербъ, насколько касается поврежденія судна, считаютъ за частныя аваріи, что, конечно, также несправедливо, такъ какъ гораздо естественнѣе отвѣчать за убытки тому, кто эти убытки причинилъ. Наше законодательство раздѣляетъ послѣднее воззрѣніе по отношенію къ ущербу для судна; ущербъ-же для груза возмѣщается корабельщикомъ (или, субсидіарно, судохозяиномъ) того судна, на которомъ грузъ находился (ст. 474). Между тѣмъ какъ Брюссельская конвенція (ст. 4) при наличности вины со стороны обоихъ судовъ отвѣтственность за столкновеніе соразмѣряетъ съ тяжестью вины каждаго виновнаго въ столкновеніи, опредѣляемою, конечно, судомъ; при этомъ

---

[1]) Рѣш. 4-го Д-та Правит. Сената за 1893 г. № 1195.

[2]) Рѣш. того-же Д-та за 1892 г. № 1512.

не дѣлается различія въ дѣлѣ отвѣтственности за ущербъ, нанесенный какъ судну, такъ и грузу, а равно за ущербъ, причиненный смертью или тѣлеснымъ поврежденіемъ; въ послѣднемъ случаѣ даже допущена солидарная отвѣтственность виновныхъ.

а также при комбинаціи несчастнаго случая и человѣческой вины.

Общія только-что изложенныя положенія о возмѣщеніи ущерба измѣняются въ случаѣ наличности, въ качествѣ причины столкновенія, двухъ элементовъ: отчасти несчастнаго случая и отчасти человѣческой вины въ видѣ непринятія мѣръ предосторожности, на которыя можно было-бы расчитывать, если-бы корабельщикъ стоялъ на высотѣ своего призванія. Такъ какъ возмѣщеніе ущерба отъ столкновенія, вызваннаго человѣческою виной, падаетъ на виновнаго, а ущербъ отъ столкновенія, происшедшаго по несчастному случаю, падаетъ на потерпѣвшаго, то тутъ, при наличности въ причинѣ столкновенія двухъ элементовъ, справедливость требуетъ соотвѣтственнымъ образомъ скомбинировать и отвѣтственность. Въ частности, нашъ Уставъ Торговый въ такихъ случаяхъ на виновныхъ возлагаетъ обязанность возмѣщенія лишь половины убытковъ, причиненныхъ другому судну или находящемуся на немъ грузу (ст.ст. 477 и 478), при чемъ безотносительно къ тому—были ли къ предотвращенію столкновенія приняты какія-либо мѣры на потерпѣвшемъ суднѣ, или нѣтъ [1]). Непринятіе-же совершенно обыкновенныхъ мѣръ предосторожности влечетъ отвѣтственность за нанесенный ущербъ полностью (ст.ст. 478 и 484). Брюссельская конвенція даннаго вопроса не касается.

Давность по искамъ.

b) Аваріи взаимнаго вреда въ періодъ плаванія судна могутъ иногда нѣсколько разъ повторяться. Поэтому, если претензіи, вытекающія изъ столкновенія судовъ, будутъ предъявляться не вскорѣ послѣ столкновенія, а по истеченіи болѣе или менѣе продолжительнаго времени, то подчасъ трудно будетъ установить—ущербъ произошелъ отъ столкновенія судовъ, или по другой какой-либо причинѣ. Во вниманіе къ этимъ соображеніямъ, нѣкоторыя законодательства назначаютъ сокращенный давностный періодъ для

---

[1]) Рѣш. того-же Д-та за 1890 г. № 1200.

предъявленія претензій по аваріямъ взаимнаго вреда. Но нашъ законъ по этому предмету не содержитъ особаго постановленія, допуская, слѣдовательно, общую земскую давность. Ст. 683 (п. 7) Законовъ Гражданскихъ установленъ сокращенный срокъ для возбужденія дѣлъ о вознагражденіи лишь за смерть и увѣчье; къ другимъ-же случаямъ вознагражденія этотъ срокъ непримѣнимъ [1]). Но насколько касается столкновеній россійскихъ судовъ съ иностранными, Брюссельская конвенція (ст. 7) по отношенію къ искамъ, возникающимъ на этой почвѣ, установила двухлѣтнюю погасительную давность, исчисляемую со дня столкновенія, при чемъ теченіе давности пріостанавливается, если судно отвѣтчика впродолженіе давностнаго срока не заходило въ территоріальныя воды государства, въ предѣлахъ котораго истецъ имѣетъ свою осѣдлость или свое главное торговое заведеніе.

Подсудность. с) Что касается до подсудности дѣлъ, возникающихъ по поводу аварій взаимнаго вреда, то у насъ этотъ вопросъ разрѣшается только на случай столкновенія купеческихъ судовъ съ казенными (военными). По существу, возмѣщеніе убытковъ отъ столкновенія купеческихъ судовъ съ казенными происходитъ на основаніи тѣхъ-же правилъ, которыя только-что были изложены по отношенію къ столкновеніямъ между судами исключительно купеческими (ст. 491). Особыя постановленія Уставъ Торговый содержитъ лишь относительно процессуальной стороны разрѣшенія дѣлъ по претензіямъ лицъ, потерпѣвшихъ отъ столкновенія судовъ купеческихъ съ казенными и наоборотъ [2]). Нѣтъ основанія не принять этихъ постановленій, насколько касается подсудности, и для дѣлъ по вознагражденію за ущербъ, причиненный столкновеніемъ судовъ исключительно купеческихъ, такъ какъ въ этихъ постановленіяхъ нѣтъ ничего такого, что свя-

---

[1]) Рѣш. того-же Д-та за 1890 г. № 1026.

[2]) Согласно примѣчанію къ ст. 498 Устава Торговаго, въ Прибалтійскихъ губерніяхъ содержащіяся въ Уставѣ Торговомъ правила о производствѣ дѣлъ по столкновенію казенныхъ судовъ съ частными примѣняются только къ дѣламъ, въ которыхъ участвуетъ казна; иначе-же руководствуются мѣстными узаконеніями и правами.

зано было-бы съ особыми свойствами казенныхъ судовъ. По относящимся сюда правиламъ, если столкновеніе произошло на рейдѣ или въ гавани какого-либо россійскаго порта, — главное мѣстное начальство (портовая администрація) немедленно по принесеніи на то жалобы, распоряжается производствомъ по этому предмету слѣдствія (ст. 487). Когда столкновеніе имѣло мѣсто не на рейдѣ или въ порту, но при россійскихъ берегахъ,—предварительное слѣдствіе производитъ прибрежное полицейское начальство (ст. 488). Буде-же столкновеніе произошло при берегахъ иностранныхъ державъ, — слѣдствіе производится при посредствѣ ближайшаго русскаго консула (ст. 490). Но судебное разбирательство происходитъ въ томъ россійскомъ портѣ, куда прибудутъ оба судна; если-же они пойдутъ въ разные порты, то искъ предъявляется въ судъ того мѣста, гдѣ находится судно-отвѣтчикъ (ст.ст. 489 и 490). Въ частности, относящіяся сюда дѣла подвѣдомственны Коммерческимъ Судамъ, гдѣ таковые существуютъ [1]; а гдѣ ихъ нѣтъ—общимъ гражданскимъ судамъ (ст. 492). Изъ низшихъ судебныхъ инстанцій дѣла поступаютъ въ высшія на общемъ основаніи (ст. 493). При производствѣ дѣлъ по столкновенію купеческихъ судовъ съ казенными въ Коммерческихъ Судахъ, присутствуютъ въ послѣднихъ со стороны Морского Министерства депутаты на равныхъ правахъ съ прочими членами Суда; Правительствующій-же Сенатъ по дѣламъ такого рода требуетъ предварительнаго заключенія отъ Управляющаго Морскимъ Министерствомъ (ст. 494). Окончательныя рѣшенія приводятся въ исполненіе въ обычномъ порядкѣ, съ тою развѣ только особенностью, что деньги, присуждаемыя въ пользу частныхъ лицъ за причиненные имъ казенными судами убытки, уплачиваются Министерствомъ Финансовъ, а не Морскимъ (ст. 495). Брюссельская конвенція о подсудности дѣлъ, возникающихъ на почвѣ столкновенія судовъ, не говоритъ; она лишь постановляетъ (ст. 6), что для предъявленія иска о возмѣщеніи убытковъ совершенія морского протеста или какой-

[1]) Въ данномъ случаѣ имѣются въ виду частныя суда коммерческія, а не другія.

либо иной формальности не требуется, т. е. они не считаются обязательными, такъ какъ дѣйствительно тѣ обстоятельства, которыя могутъ быть установлены протестомъ, въ состояніи быть доказываемы и иными средствами.

Коллизія законовъ.

d) При столкновеніи судовъ различныхъ національностей имѣетъ большое практическое значеніе разрѣшеніе вопроса о томъ — какой законъ примѣнять къ таковымъ случаямъ въ области какъ матеріальнаго, такъ и процессуальнаго права. Для государствъ, примкнувшихъ къ Брюссельской конвенціи, примѣненіе матеріальнаго права урегулировано. Но вопросы процессуальнаго характера въ большинствѣ случаевъ ждутъ еще разрѣшенія. Въ частности, насколько касается подсудности дѣлъ по столкновенію въ открытомъ морѣ судовъ различныхъ національностей, таковыя дѣла, по наиболѣе распространенному воззрѣнію, подлежатъ разсмотрѣнію въ любомъ изъ компетентныхъ къ разбору таковыхъ дѣлъ судовъ, въ округѣ котораго находится судно-отвѣтчикъ.

ПОМОЩЬ И СПАСЕНІЕ ВЪ СЛУЧАЯХЪ КОРАБЛЕКРУШЕНІЯ.

Понятіе крушенія.

Происходящія во время плаванія несчастія могутъ повлечь не только аваріи, но и кораблекрушенія. Въ связи съ симъ законодательства регулируютъ также вопросъ о помощи и спасаніи въ случаяхъ кораблекрушенія—въ отмѣну прежняго берегового права, въ силу котораго выброшенные моремъ остатки судна и груза дѣлались достояніемъ владѣльцевъ береговъ. Существуютъ относящіяся сюда правила и въ нашемъ законѣ. Впрочемъ, эти правила въ настоящее время могутъ касаться только россійскихъ судовъ, такъ какъ къ иностраннымъ судамъ должны примѣняться постановленія, задавшейся объединеніемъ относящихся сюда правилъ, Брюссельской конвенціи о спасаніи, къ которой 23 сентября 1910 г., среди двадцати двухъ державъ, примкнула и Россія. Фигурирующія въ нашемъ законѣ постановленія распространяются на плаваніе также по внутреннимъ водамъ [1]). Равнымъ

[1]) Это вытекаетъ изъ ст. 505 Устава Торговаго.

образомъ и только-что упомянутая Брюссельская конвенція (ст. 1) не дѣлаетъ различія — въ какихъ водахъ оказаны услуги по спасанію и помощи.

По буквѣ ст. 499 нашего Устава Торговаго, „крушеніемъ или гибелью корабля, равно какъ и всякаго вообще судна, почитается, когда онъ отъ бури, неосторожности, или по какой-либо другой причинѣ утонетъ, или найдетъ на камень, на мель, на берегъ, или разобьется, или въ немъ окажется течь, такъ что свести съ мѣста, вылить воду, или починить его окажется невозможнымъ". Въ дополненіе къ этому опредѣленію, Сенатъ разъяснилъ, что крушеніемъ должно считать вообще такое угрожающее гибелью положеніе судна, изъ котораго оно не могло-бы выйти собственными своими силами и средствами, безъ посторонней помощи[1]). Это-же условіе входитъ въ понятіе крушенія и по иностраннымъ законодательствамъ.

Обязанность спасанія

Съ цѣлью обезпеченія оказанія возможной помощи[2]) при такого рода несчастіяхъ, каждому россійскому подданному, особенно-же состоящему на службѣ военной или гражданской, вмѣняется въ обязанность помогать терпящимъ крушеніе и прилагать крайнее стараніе о спасеніи всего того, что только спасти возможно (ст. 501). Даже если-бы потерпѣвшее крушеніе судно было непріятельскимъ или разбойничьимъ, то и по отношенію къ спасенію какъ его самого, такъ и находящихся на немъ людей, а равно сбереженію спасенныхъ предметовъ, должно проявлять такое-же стараніе, какъ и въ прочихъ случаяхъ (ст. 517). Это положеніе высказываетъ и Брюссельская конвенція о спасаніи (ст. 11). Въ связи съ симъ, согласно нашему Уставу Торговому, если кто усмотритъ крушеніе судна и самъ не въ си-

[1]) Рѣш. 4-го Д-та за 1900 г. № 122, за 1902 г. № 2360; рѣш. 1-го Общаго Собранія отъ 4 февр. 1880 г. по дѣлу Русскаго Ллойда. Въ частности, считается подвергшимся крушенію и судно, затертое льдомъ и покинутое экипажемъ (рѣш. 4-го Д-та за 1891 г. № 1127).

[2]) Нашъ законъ не проводитъ строгаго различія между оказаніемъ помощи и спасеніемъ. Оно и понятно: установить такое различіе съ точностью нерѣдко крайне затруднительно. Брюссельская конвенція о спасаніи (ст. 1) такъ-же поступаетъ.

лахъ помочь,—долженъ немедленно объявить о томъ людямъ ближайшаго селенія и мѣстной полиціи, которая обязана всемѣрно стараться о спасеніи судна, людей, груза и вообще всего того, что спасти возможно, пользуясь въ этомъ отношеніи услугами достаточнаго числа лицъ изъ мѣстныхъ обывателей, или изъ постороннихъ, оказавшихся по близости, отъ каковыхъ услугъ никто отговариваться не долженъ (ст. 505). Мѣстной полиціи содѣйствуетъ и пограничная стража[1]), при чемъ какъ первая, такъ и вторая обязаны имѣть попеченіе, дабы спасенное сохранялось въ цѣлости и не подвергалось порчѣ, а тѣмъ болѣе расхищенію (ст.ст. 506 и 508). Неисполненіе возлагаемой обязанности по спасанію потерпѣвшихъ крушеніе влечетъ довольно строгую уголовную кару, опредѣляемую ст.ст. 1207—1212 Уложенія о Наказаніяхъ[2]).

и порядокъ.

Насколько судохозяинъ или капитанъ находятся налицо, распоряженіе спасаніемъ производится подъ ихъ личнымъ руководствомъ (ст. 509)[3]). Иначе-же распоряженіе по спасанію принадлежитъ мѣстнымъ полицейскимъ чинамъ (ст. 508); а въ Прибалтійскихъ губерніяхъ, гдѣ помѣщики устроили особыя заведенія для спасанія и сбереженія спасеннаго, распоряженіе при спасаніи предоставлено прибрежному помѣщику, или управляющему его имѣніемъ, или его повѣренному (ст. 508, примѣч.), какъ равно Россійско-Балтійскому Спасательному Обществу, спеціально учрежденному для спасанія судовъ и подъема изъ воды грузовъ[4]).

Въ цѣляхъ огражденія неприкосновенности, все спасенное въ предѣлахъ Россійской Имперіи отъ крушенія судовъ какъ русскихъ, такъ и иностранныхъ, куда относятся и люди, и грузъ, и самое судно съ принадлежностями,—признается состоящимъ подъ непосредственнымъ покрови-

---

[1]) На самомъ дѣлѣ главную роль играютъ чины корпуса пограничной стражи: они ближе къ судоходству, чѣмъ мѣстная полиція, подчасъ находящаяся далеко отъ берега.

[2]) Ср. Уложеніе о Наказ., ст. 1521.

[3]) Рѣш. 4-го Д-та Правит. Сената за 1886 г. № 1830 и рѣш. 2-го Общаго Собранія за 1890 г. № 75.

[4]) Рѣш. Гражд. Кассац. Д-та Правит. Сената за 1893 г. № 43.

тельствомъ Государя Императора (ст. 500). Никто не имѣетъ права присвоивать себѣ ни малѣйшей части спасеннаго или найденнаго на берегу, но долженъ объявить о томъ мѣстной полиціи, которая въ этомъ случаѣ дѣйствуетъ по предписаннымъ закономъ правиламъ; все спасенное должно быть тщательно сберегаемо и охраняемо въ удобныхъ и безопасныхъ мѣстахъ (ст.ст. 502 и 516). Спасенные и выброшенные на берегъ предметы поступаютъ въ распоряженіе мѣстныхъ таможенныхъ учрежденій, которыя съ этими предметами и поступаютъ по правиламъ, изложеннымъ въ ст.ст. 202—210 Устава Таможеннаго (Уставъ Торговый, ст.ст. 503 и 511, обѣ по Прод. 1906 г.). Буде имѣются предметы, подверженные быстрой порчѣ или до такой степени поврежденные, что не въ состояніи выдержать долгаго храненія, такіе предметы подлежатъ немедленной продажѣ съ публичнаго торга (Уставъ Торговый, ст. 515, и Уставъ Таможенный, ст.ст. 208 и 210).

Спасенному имуществу составляется опись таможеннымъ надзоромъ при участіи шкипера, агента перевознаго предпріятія и лицъ, имѣющихъ право распоряженія грузомъ, если они окажутся при составленіи описи; опись-же спасеннымъ предметамъ, привезеннымъ на пришедшемъ въ портъ суднѣ, составляется чиновникомъ таможни и подписывается шкиперомъ судна (Уставъ Таможенный, ст. 205). Подлинная опись вмѣстѣ со спасенными документами доставляется въ таможню, а копія съ описи препровождается въ Губернское Правленіе или мѣстной полиціи съ сообщеніемъ подробностей крушенія (Уставъ Торговый, ст. 513 по Прод. 1906 г.). По полученіи описи, полицейское управленіе дѣлаетъ распоряженіе о принятіи сданныхъ ему предметовъ въ свое вѣдѣніе и о выдачѣ ихъ по назначенію или о перевозкѣ для склада въ надлежащихъ мѣстахъ (ст. 514 по Прод. 1906 г.)[1].

Вознагражденіе и его условія.

Что касается до вознагражденія за помощь при кораблекрушеніи, то оно слѣдуетъ лишь въ случаѣ, когда услуги въ

[1]) Въ мѣстностяхъ, гдѣ существуютъ карантины, при спасеніи и сбереженіи предметовъ съ судовъ, претерпѣвшихъ крушеніе, практикуются особыя правила, изложенныя въ Уставѣ Врачебномъ (Уставъ Торговый, ст. 517, примѣч.).

этомъ отношеніи достигли цѣли. Это вытекаетъ изъ ст. 520 Устава Торговаго, назначающей въ качествѣ вознагражденія опредѣленную долю „спасеннаго". Слѣдовательно, не будетъ спасеннаго имущества,—не будетъ и вознагражденія, хотя-бы услуги по подачѣ помощи и спасанію были оказаны и хотя-бы эти услуги вызвали тѣ или другіе расходы. Изъ прочаго имущества собственниковъ погибшаго судна или груза вознагражденіе взыскиваться не можетъ—кромѣ, конечно, случая, когда оказанію услугъ предшествовало заключеніе особаго соглашенія. Того-же воззрѣнія придерживается и Брюссельская конвенція о спасаніи (ст. 2), устанавливающая еще, что награда не должна превышать стоимости спасенныхъ предметовъ. Затѣмъ, по нашему закону, вознагражденіе причитается только при условіи, если было сдѣлано своевременное объявленіе о замѣченномъ несчастіи и спасавшіе не присвоили себѣ ни малѣйшей доли спасеннаго (ст. 518). Послѣднее условіе предусмотрѣно и въ Брюссельской конвенціи о спасаніи (ст. 8), еще опредѣляющей (въ ст. 3), что вознагражденіе слѣдуетъ только въ случаѣ, когда спасаніе или подача помощи происходили не вопреки разумному воспрещенію капитана. Согласно Уставу Торговому, вознагражденіе причитается всѣмъ способствовавшимъ спасенію, а также сбереженію и охраненію спасеннаго, въ томъ числѣ и полиціи, и чинамъ корпуса пограничной стражи, какъ равно таможеннымъ,—буде они дѣйствительно участвовали въ спасаніи и сбереженіи претерпѣвшихъ крушеніе судовъ или груза, или производили о томъ распоряженіе (ст. 519); насколько, впрочемъ, эти дѣйствія выходили изъ круга ихъ нормальныхъ служебныхъ обязанностей [1]. Но вознагражденіе полагается при спасеніи только судна, его принадлежностей и груза; спасеніе-же людей, имущества судового экипажа или пассажировъ, а равно корабельной провизіи, должно быть безденежно, вытекая изъ человѣколюбія и чувства жалости къ ближнему; лишь за особые подвиги, оказанные въ этомъ отношеніи, отличившіеся могутъ быть

Кому оно причитается

и за что?

---

[1]) Ср. рѣш. 4-го Д-та Правит. Сената за 1886 г. № 1830 и рѣш. 2-го Общаго Собранія за 1890 г. № 75, а также рѣш. Гражд. Кассац. Д-та за 1893 г. № 43.

представлены къ почетнымъ наградамъ (ст. 525). Между тѣмъ Брюссельская конвенція о спасаніи (ст. 9) допускаетъ вознагражденіе и за спасеніе людей; но только относящееся сюда вознагражденіе причитается не отъ спасенныхъ людей, а изъ доли, слѣдующей за спасеніе судна и груза. Впрочемъ, содержащееся въ Уставѣ Торговомъ постановленіе о безмездности спасенія людей не исключаетъ возмездности сдѣлки, заключаемой капитаномъ близкаго къ крушенію судна съ другимъ о доставленіи находящагося въ опасности судна на рейдъ или въ портъ. По разъясненію Сената, такую сдѣлку нельзя считать недѣйствительною въ качествѣ противной нравственности—въ смыслѣ признанія этой сдѣлки заключенною яко-бы подъ вліяніемъ принужденія, исходившаго отъ угрожавшихъ силъ природы, и состоявшеюся вопреки долгу оказывать помощь ближнему. По воззрѣнію Сената: 1) доставленіе судна въ портъ не равнозначуще со спасеніемъ вообще; и сдѣлка по доставкѣ судна въ портъ, сопряжонная съ потерею времени и рискомъ, предполагаетъ уже, сама по себѣ, возмездность, опредѣленіе размѣра которой, какъ эквивалента, зависитъ отъ исключительныхъ условій мѣста и времени и, сообразно съ послѣдними, можетъ составлять предметъ особаго соглашенія, обязательнаго уже затѣмъ, на общемъ основаніи, для лицъ, его заключившихъ; 2) бо́льшая часть совершаемыхъ на морѣ между шкиперами сдѣлокъ составляется именно вслѣдствіе воздѣйствія силъ природы, и потому признавать таковыя сдѣлки на этомъ основаніи необязательными значило-бы подорвать ихъ значеніе и устранить тѣмъ самую возможность ихъ заключенія [1]). Слѣдовательно, выполненіе такого рода сдѣлокъ не можетъ быть подведено подъ понятіе обычныхъ дѣйствій, совершаемыхъ съ цѣлью спасенія судна или груза отъ постигшаго несчастія и влекущихъ закономъ опредѣленное на этотъ случай вознагражденіе. Равнымъ образомъ нельзя считать не подлежащими вознагражденію относящіяся къ спасенію дѣйствія членовъ экипажа въ силу предположенія, что такія дѣйствія входятъ въ ихъ служебныя обязанности.

---

1) Рѣш. 4-го Д-та за 1885 г. № 257.

Для поощренія дѣятельности экипажа въ этомъ отношеніи установлены особыя награды—за служебное рвеніе, составляющія въ данномъ случаѣ, впрочемъ, лишь часть причитавшагося имъ жалованья. Такъ, по ст. 529, если гибель судна и имѣвшагося на немъ груза произошла не отъ вины капитана или судового экипажа и не отъ недостатка въ самомъ суднѣ или его оснасткѣ, но единственно отъ неизбѣжнаго случая, то за отважность и труды при спасаніи судна или груза должно выдавать членамъ экипажа награду въ размѣрѣ шестой доли той платы, которую они получили-бы, если-бы благополучно доставили судно въ мѣсто назначенія. Очевидно, это вознагражденіе является какъ-бы компенсаціей за утрату жалованья вслѣдствіе гибели судна и груза. Само собою разумѣется, подъ понятіе экипажа въ этомъ отношеніи нельзя подвести всѣхъ лицъ, находящихся на суднѣ; въ связи съ симъ, дѣятельность публики, бывшей на суднѣ, можетъ быть подведена подъ понятіе дѣйствій, влекущихъ награду за спасаніе лишь на общемъ основаніи, а также и дѣятельность лоцмановъ, насколько они не были при исполненіи порученныхъ имъ обязанностей по управленію судномъ. Но Брюссельская конвенція о спасаніи (ст. 4) оговариваетъ, что буксирующее судно не имѣетъ права на вознагражденіе за спасаніе или подачу помощи буксируемому судну или его грузу, насколько буксирующее судно не оказало услугъ, которыя не могутъ быть разсматриваемы какъ исполненіе договора буксировки. Постановленіе это вытекаетъ изъ соображенія, что назначеніе буксирующаго судна состоитъ въ помощи буксируемому судну, а потому за относящіяся сюда услуги особаго вознагражденія не должно слѣдовать. Съ другой стороны, Конвенція (ст. 5) поясняетъ, что вознагражденіе причитается и въ томъ случаѣ, когда подача помощи или спасеніе послѣдовали между судами, принадлежащими одному и тому-же собственнику (каковое поясненіе имѣетъ значеніе только для законодательствъ, не допускающихъ вознагражденія членовъ судового экипажа за оказаніе услугъ по спасанію и помощи судну, на которомъ они служатъ).

Размѣры вознагражденія

Вознагражденіе за спасеніе (кромѣ людей и ихъ необходимыхъ принадлежностей въ видѣ имущества и провизіи)

опредѣляется нашимъ закономъ исключительно по отдаленности мѣста крушенія отъ берега. Именно: если крушеніе произошло не ближе версты отъ берега,—награда за спасеніе и сбереженіе должна составлять четвертую часть, а когда крушеніе случилось ближе одной версты или на самомъ берегу,—награда должна соотвѣтствовать шестой части спасеннаго (ст. 520) [1]. По разъясненію Сената, означенная доля вознагражденія за спасеніе и сбереженіе представляетъ собою какъ награду за личный трудъ по спасанію, такъ и возмѣщеніе понесенныхъ при спасаніи расходовъ; лишь издержки по ремонту спасенныхъ предметовъ подлежатъ отдѣльному возвращенію лицу, ихъ понесшему [2]. Само собою разумѣется, установленныя закономъ нормы вознагражденія имѣютъ примѣненіе только въ случаѣ, если нѣтъ частнаго соглашенія относительно вознагражденія за спасеніе; таковое-же соглашеніе, конечно, можетъ имѣть мѣсто, и относящійся сюда договоръ, примѣнительно къ ранѣе изложеннымъ воззрѣніямъ Сената [3], слѣдуетъ признавать дѣйствительнымъ, кромѣ развѣ только случая, когда заинтересованныя въ спасеніи лица въ состояніи будутъ доказать, что тягостный по условіямъ договоръ былъ заключенъ ими подъ давленіемъ опасности отъ несчастнаго случая (при отсутствіи, слѣдовательно, свободы волеизъявленія), каковое обстоятельство можетъ имѣть мѣсто, конечно, только тогда, когда договоръ заключенъ во время несчастія, а не заблаговременно. Этотъ случай предусматриваетъ и Брюссельская конвенція о спасаніи (ст. 7), при чемъ она предоставляетъ суду, по просьбѣ заинтересованной стороны, отмѣнить или измѣнить договоръ—когда доказано, что согласіе одной изъ сторонъ было вызвано обманомъ или сокрытіемъ истины, или если вознагражденіе представляется, въ томъ или другомъ смыслѣ, явно несоотвѣтствующимъ размѣрамъ оказанныхъ

---

[1] Законъ предусматриваетъ еще случай: когда судно потеряетъ свои тяжелые якоря и отъ опасности принуждено будетъ зайти на рейдъ, гдѣ лежатъ на якоряхъ другія суда; за спасеніе судна при такихъ условіяхъ полагается вознагражденіе въ размѣрѣ трехъ процентовъ съ цѣны спасеннаго (ст. 482).

[2] Рѣш. 4-го Д-та за 1891 г. № 1127.

[3] См. стр. 223.

услугъ. Въ зависимости отъ основанія, изъ котораго вытекаетъ вознагражденіе, видоизмѣняется и характеръ иска: если было соглашеніе относительно вознагражденія за спасеніе,—искъ обращается къ капитану и обсуждается соотвѣтственно содержанію этого соглашенія[1]); иначе-же искъ обращается на самое судно и грузъ и опредѣляется по правиламъ о спасеніи. Что касается, въ частности, до размѣровъ вознагражденія, то Брюссельская конвенція о спасаніи (ст. 6) не сочла возможнымъ установить разъ навсегда опредѣленнаго вознагражденія, независимо отъ особенностей даннаго случая спасанія и подачи помощи, а предоставляетъ въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ установить вознагражденіе суду, если размѣръ вознагражденія не опредѣленъ соглашеніемъ сторонъ; при этомъ Конвенція (ст. 8) перечисляетъ тѣ обстоятельства, которыя судъ долженъ принять во вниманіе при опредѣленіи размѣра вознагражденія.

и его распредѣленіе.

Согласно Уставу Торговому, подлежащая въ награду четвертая или шестая часть спасеннаго подраздѣляется на четыре доли, изъ коихъ двѣ доли выдаются тѣмъ, кто принималъ участіе при спасеніи изъ воды, каждому по равной части, какъ прибрежнымъ жителямъ, такъ и чинамъ пограничной и таможенной стражи, какъ равно мѣстной полиціи; одна доля дается сберегавшимъ спасенное до составленія ему описи, также каждому по равной части; а послѣдняя доля предоставляется тому, кто распоряжался при спасеніи и сбереженіи судна, груза и людей, „буде онъ взять пожелаетъ“ (ст. 521). Въ Прибалтійскомъ Краѣ, если сбереженіе спасеннаго происходило въ особыхъ помѣщеніяхъ, нарочно для того устроенныхъ или отданныхъ не изъ найма,—владѣлецъ относящагося сюда помѣщенія имѣетъ право на полученіе половины доли, причитающейся за сбереженіе, а другая половина этой доли раздѣляется между лицами, составлявшими оберегательную стражу (ст. 522). Равнымъ образомъ, такому-же дѣлежу (не только въ Прибалтійскомъ Краѣ) подлежитъ и доля, причитающаяся за руководство по спасанію и сбереженію, буде эта роль послѣдовательно выполнялась

---

[1]) Рѣш. 4-го Д-та Правит. Сената за 1878 г. № 1495.

различными лицами, напр., когда распоряженіе о спасаніи было начато офицеромъ пограничной стражи, а окончено прибрежнымъ помѣщикомъ (въ Прибалтійскомъ Краѣ), или чиновникомъ мѣстной полиціи; при этихъ условіяхъ половину доли, слѣдующей распорядителю, получаетъ офицеръ пограничной стражи, а другая половина отдается помѣщику, или чиновнику мѣстной полиціи (ст. 523). Съ другой стороны, доли вознагражденія соединяются въ случаѣ, если кто найдетъ судно, покинутое экипажемъ, и приведетъ его въ портъ или къ пристани; такому лицу полагается вознагражденіе одновременно за спасеніе и сбереженіе (ст. 526), насколько, конечно, не было особаго соглашенія о доставленіи судна въ гавань[1]). Брюссельская конвенція о спасаніи (ст. 6), подобно установленію размѣровъ награды, и пропорцію, въ которой награда распредѣляется между участвовавшими въ спасаніи лицами, предоставляетъ опредѣлить суду (насколько не было взаимнаго по этому предмету соглашенія сторонъ). Нѣкоторыя законодательства еще предусматриваютъ случай, когда вознагражденіе можетъ причитаться цѣлому судну, принимавшему участіе при спасаніи, при чемъ устанавливаютъ особое распредѣленіе вознагражденія между судовладѣльцемъ, капитаномъ и прочими членами экипажа. Нашъ законъ этого случая не касается; не разрѣшаетъ его и Брюссельская конвенція (ст. 6), относя его къ компетенціи національнаго законодательства судна. Зато Уставъ Торговый предусматриваетъ и регулируетъ слѣдующіе случаи.

Если съ судна, стоящаго на рейдѣ, по причинѣ вѣтра или бури окажется сбитой или отломленной какая-либо принадлежность или иное что будетъ брошено или само упадетъ въ воду, или-же будетъ унесено къ берегу, на разстояніе пяти верстъ отъ того мѣста, гдѣ судно стоитъ на якорѣ, —нашедшій эти предметы и доставившій найденное на судно или сдѣлавшій о находкѣ заявленіе кому слѣдуетъ имѣетъ право на полученіе вознагражденія за спасеніе въ размѣрѣ четвертой части найденнаго (ст. 528). Такимъ образомъ, въ случаѣ находки выброшенныхъ на берегъ вещей,

---

[1]) Рѣш. того-же Д-та за 1891 г. № 1127.

онѣ подлежатъ передачѣ мѣстной полиціи, нашедшій-же имѣетъ право на вознагражденіе въ размѣрѣ лишь одной четверти цѣнности найденнаго (ст. ст. 516 и 528), а не одной трети, какъ это имѣетъ мѣсто по отношенію къ находкамъ иного рода (Зак. Гражд., ст. 539); остальное возвращается собственникамъ, если они востребуютъ до истеченія двухлѣтней давности (см. по этому предмету ниже). Но если кто на рейдѣ найдетъ или спасетъ оставленный какимъ-либо судномъ якорь или канатъ и объявитъ о томъ портовому или мѣстному полицейскому начальству, то, буде на якорѣ или канатѣ нѣтъ томбуя и о потерѣ не было сдѣлано заявленія отъ корабельщика или судовладѣльца портовому или мѣстному полицейскому начальству, въ такомъ случаѣ нашедшій имѣетъ право на полученіе полной награды, опредѣленной за спасеніе; когда-же на якорѣ или канатѣ былъ томбуй, или корабельщикъ сдѣлалъ надлежащее заявленіе о потерѣ,—нашедшему дается только три четверти слѣдовавшей въ первомъ случаѣ награды (ст. 527).

Порядокъ удовлетворенія.

Удовлетворяются наградою спасавшіе и сберегавшіе спасенное — самими хозяевами спасеннаго, по взаимному соглашенію; а буде такого добровольнаго удовлетворенія не послѣдуетъ, и хозяева или корабельщикъ втеченіе четырехъ недѣль со дня спасенія не представятъ доказательства о надлежащемъ удовлетвореніи наградою тѣхъ, кому она причиталась, то полиція того мѣста, гдѣ спасеніе послѣдовало, съ разрѣшенія Губернскаго Правленія, сама распоряжается объ удовлетвореніи, кого слѣдуетъ, опредѣленною закономъ наградой (ст.ст. 530 и 531). Иными словами, съ требованіемъ объ удовлетвореніи въ такомъ случаѣ нужно обращаться къ мѣстной полиціи, а затѣмъ — въ Губернское Правленіе. Въ связи съ симъ, въ цѣляхъ опредѣленія размѣровъ причитающагося вознагражденія, всему спасенному производится оцѣнка присяжными оцѣнщиками, въ присутствіи грузохозяевъ или ихъ уполномоченныхъ, а также имѣющихъ право на награду, буде они пожелаютъ при этомъ находиться (ст. 532). Изъ спасеннаго, на удовлетвореніе наградою, отдѣляется часть, соотвѣтствующая четвертой или шестой долѣ всего спасеннаго — смотря по тому, гдѣ спасеніе имѣло мѣсто. При этомъ, хозяину спасеннаго

или его повѣренному, буде они налицо, предоставляется назначить какіе изъ оцѣненныхъ предметовъ должны поступить на удовлетвореніе наградой. Предназначенные въ награду предметы продаются съ публичнаго торга, и, затѣмъ, вырученныя деньги, за исключеніемъ пошлинъ [1]), выдаются лицамъ, имѣющимъ право на награду (ст. 533). Если слѣдующая въ награду часть, по свойству предмета, не можетъ быть отдѣлена, безъ поврежденія, отъ той части, которая должна быть выдана хозяину, то въ этомъ случаѣ предметъ, который нельзя раздѣлить, продается весь съ публичнаго торга, и вырученныя деньги распредѣляются между спасавшими и хозяиномъ, соразмѣрно тѣмъ частямъ, которыя каждому слѣдовали по оцѣночной суммѣ (ст. 534). До полученія вознагражденія спасенные предметы не выдаются хозяевамъ [2])—во огражденіе интересовъ тѣхъ, кому причитается вознагражденіе. Споры о наградѣ между спасавшими и сберегавшими или между ними и хозяевами спасеннаго вѣдаются подлежащими судебными мѣстами, а спорныя деньги отсылаются въ кредитныя установленія, для приращенія процентами, до окончательнаго рѣшенія (ст. 535). Втеченіе какого срока иски о вознагражденіи могутъ предъявляться, —нашъ законъ не опредѣляетъ; Брюссельская-же конвенція о спасаніи (ст. 10) устанавливаетъ для этого двухлѣтнюю погасительную давность, исчисляемую со дня окончанія операцій по подачѣ помощи или спасанію, при чемъ отдѣльнымъ государствамъ предоставлено удлинять указанный срокъ давности, буде судно отвѣтчика не могло быть застигнуто въ территоріальныхъ водахъ государства, въ которомъ истецъ имѣетъ свою осѣдлость или свое главное заведеніе.

По Уставу Торговому, если между спасенными предметами находятся казенныя вещи,—награда за ихъ спасеніе и сбереженіе, равно какъ и продажа ихъ, производится не

---

[1]) Кромѣ таможенныхъ пошлинъ, надо полагать, слѣдуетъ удержать всякаго рода казенныя взысканія, какъ равно расходы по оцѣнкѣ и продажѣ.

[2]) Рѣш. 4-го Д-та Правит. Сената за 1884 г. № 2772.

иначе, какъ по предварительномъ сношеніи съ тѣмъ вѣдомствомъ, отъ коего онѣ были отправлены (ст. 536).

Возвращеніе спасеннаго хозяевамъ.

Для извѣщенія о постигшемъ несчастіи хозяевъ судна и груза, Губернское Правленіе, получивъ заявленіе о спасенныхъ или найденныхъ предметахъ, принимаетъ мѣры въ порядкѣ, опредѣленномъ въ ст. 537. Явившіеся хозяева или ихъ представители обязаны доказать принадлежность имъ спасенныхъ вещей (ст. 538). Если спасены коносаменты и другіе грузовые документы, ясно указывающіе на хозяина спасеннаго груза, судна и такелажа,—эти предметы могутъ быть выданы таковому хозяину безъ требованія дальнѣйшихъ доказательствъ принадлежности ему спасенныхъ вещей (ст. 539). Спасенные суда и грузъ, потерпѣвшіе крушеніе въ то время, когда они находились въ вѣдѣніи таможни или карантина, признаются собственностью того, кто считается хозяиномъ ихъ по таможеннымъ узаконеніямъ (ст. 540). Во всякомъ случаѣ, спасенные предметы или вырученныя за нихъ деньги выдаются хозяину или его повѣренному не иначе, какъ съ разрѣшенія Губернскаго Правленія и по предъявленіи отъ него свидѣтельства о надлежащемъ удовлетвореніи наградою всѣхъ спасавшихъ и сберегавшихъ (ст. 541). Если-же втеченіе двухъ лѣтъ со времени объявленія о крушеніи никто не явится съ доказательствами о принадлежности ему спасеннаго, то право иска погашается; въ такомъ случаѣ предметы, оставшіеся непроданными, продаются, по распоряженію Губернскаго Правленія, съ публичнаго торга, и деньги, слѣдовавшія въ возвратъ хозяевамъ, отсылаются въ пользу мѣстныхъ заведеній общественнаго призрѣнія (ст.ст. 542 и 553).

Обезпеченіе платежа вознагражденія.

Очистка рейда

Изложенныя правила о вознагражденіи за спасеніе и храненіе спасеннаго не распространяются на поднятіе затонувшихъ („потопленныхъ“ [1]), по выраженію Устава Торго-

[1]) Выраженіе „потопленныя вещи“ указываетъ на то, что относящіяся сюда вещи скрыты подъ водой, быть можетъ даже лежатъ на днѣ моря, а не плаваютъ на поверхности или выброшены на берегъ; имущества послѣдняго рода (плавающаго или выброшеннаго) касаются правила о спасеніи и общія постановленія о находкахъ.

ваго) вещей во время очистки рейда съ предпринятіемъ особыхъ для этого работъ. Вознагражденіе въ такихъ случаяхъ зиждется на иныхъ началахъ и возмѣщается отчасти изъ средствъ собственника затонувшей вещи, отчасти изъ средствъ города или мѣстечка, въ интересахъ котораго производится очистка рейда, отчасти-же изъ средствъ государственнаго казначейства. При этомъ, наше законодательство не содержитъ особыхъ постановленій о вознагражденіи за поднятіе затонувшихъ судовъ; при такихъ условіяхъ, затонувшія суда приходится подводить подъ понятіе „потопленныхъ вещей", о которыхъ законъ говоритъ на данной почвѣ. Въ частности, согласно Уставу Торговому, за поднятіе казенныхъ вещей, бывшихъ на днѣ моря болѣе двухъ лѣтъ, поднявшій получаетъ, въ возмѣщеніе сопряжонныхъ съ предпріятіями этого рода издержекъ, плату за вещь въ полной ея стоимости (или, лучше сказать, въ полной ея „цѣнности" [1]), по оцѣнкѣ присяжными цѣновщиками, а вещь возвращается морскому вѣдомству, при чемъ эта плата возмѣщается государственнымъ казначействомъ, городомъ, къ коему рейдъ принадлежитъ, и морскимъ вѣдомствомъ по третьей долѣ. Буде-же послѣднее не признаетъ цѣлесообразнымъ сохранить за собою эту вещь на изложенныхъ условіяхъ, — она оставляется въ пользу лица, ее доставшаго (ст.ст. 545 и 546). Если городъ или мѣстечко, къ коему принадлежитъ очищаемый рейдъ, не имѣютъ средствъ, — ихъ долю вознагражденія уплачиваетъ государственное казначейство, которое при такихъ условіяхъ, слѣдовательно, должно будетъ уплатить двѣ трети вознагражденія (ст. 557). Когда-же казенная вещь была потеряна менѣе какъ за два года, — отыскавшему ее выдается только отъ морского вѣдомства третья часть ея оцѣнки, съ возвращеніемъ вещи въ распоряженіе этого вѣдомства, если оно пожелаетъ ее принять; иначе вещь остается въ пользу ее отыскавшаго (ст. 547). Что-же касается до поднятія вещей, принадлежащихъ частнымъ лицамъ, то, буде втеченіе года со дня публикаціи

и вознагражденіе за поднятіе затонувшихъ вещей

казенныхъ

и принадлежащихъ частнымъ лицамъ.

---

[1]) „Цѣнность" представляетъ собою цѣну имущества въ данное время, а „стоимость" указываетъ—сколько стоило имущество первоначально.

явится хозяинъ и представитъ, надлежащимъ образомъ засвидѣтельствованное, удостовѣреніе, что поднятая вещь принадлежитъ именно ему и что объ ея потерѣ своевременно было сдѣлано заявленіе подлежащей власти, — найденная вещь ему возвращается по уплатѣ имъ въ пользу нашедшаго третьей части ея стоимости по оцѣнкѣ; сверхъ того, нашедшему выдается еще одна треть отъ города, въ интересахъ котораго производилась очистка рейда. Когда-же хозяинъ вещи сочтетъ для себя болѣе выгоднымъ вмѣсто уплаты вознагражденія оставить вещь въ пользу ее нашедшаго, — послѣдній долженъ удовольствоваться найденною вещью, безъ всякаго дальнѣйшаго вознагражденія (ст. 549). Само собою разумѣется, таможенная пошлина въ подлежащихъ случаяхъ должна быть удержана. Если-же втеченіе года хозяинъ не явится или, явившись, не представитъ вышеупомянутыхъ доказательствъ о принадлежности найденныхъ вещей и о совершеніи заявленія о потерѣ, — вещи остаются въ пользу отыскавшаго безвозвратно (ст. 550), кромѣ лишь артиллерійскихъ орудій, которыя при такихъ условіяхъ считаются достояніемъ Морского Министерства (ст. 556). Вознагражденіе за поднятіе вещей на вышеизложенныхъ началахъ, какъ сказано было, полагается только въ случаяхъ очистки рейда съ предпринятіемъ особыхъ для этого работъ; иначе-же, т. е. при отысканіи потопленныхъ вещей случайно, вознагражденіе, безъ различія поднятія частныхъ или казенныхъ вещей, опредѣляется по раньше приведеннымъ, содержащимся въ ст. 527, основаніямъ (ст. 551). Исключеніемъ изъ изложенныхъ правилъ является случай находки якоря съ томбуемъ или буйкомъ. Когда такой якорь оставленъ на рейдѣ не болѣе, какъ за тридцать дней (а на узкихъ и неглубокихъ фарватерахъ — не болѣе, какъ за три дня), — поднятіе его втеченіе этого времени предоставляется единственно самому хозяину; поэтому, поднявшее его постороннее лицо имѣетъ право на вознагражденіе лишь только тогда, когда хозяинъ втеченіе этого срока не отыскивалъ оставленнаго якоря или не требовалъ возврата его. Вознагражденіе въ этомъ случаѣ опредѣляется какъ за случайную находку затонувшихъ вещей (ст. 552).

Условіе вознагражденія.

Для полученія установленнаго закономъ вознагражденія за отысканіе вещи на днѣ моря, необходимо нашедшему сдѣлать заявленіе мѣстному начальству о находкѣ; иначе, если такого заявленія не будетъ сдѣлано, и вещь присвоитъ себѣ нашедшій,—найденное отдается въ вѣдомство ближайшаго морского начальства, съ утаившаго-же, въ наказаніе, взыскивается двойная стоимость данной вещи въ ея новомъ состояніи, и взысканныя деньги отсылаются въ пользу мѣстныхъ заведеній общественнаго призрѣнія (ст. ст. 544 и 554).

Если вещи, принадлежащія частнымъ лицамъ, будутъ подняты морскимъ вѣдомствомъ, то съ таковыми вещами поступается точно такъ же, какъ если-бы онѣ были подняты частными лицами (ст. 555).

Обезпеченіе уплаты послѣдняго.

Подобно вознагражденію за спасеніе, требованія и по вознагражденію за поднятіе затонувшихъ вещей ограждаются правомъ удержанія поднятаго (ст. ст. 548 и 549).

БОДМЕРЕЯ.

Историческое развитіе.

Романскій типъ

Еще въ древнемъ мірѣ выработался особый договоръ займа въ морской торговлѣ. Въ частности такой договоръ находилъ примѣненіе также въ Греціи, а изъ нея перешелъ и въ Римъ, подъ именемъ foenus nauticum. Въ силу этого договора заимодавецъ ссужалъ деньгами при условіи возвращенія ихъ лишь въ случаѣ успѣшнаго окончанія плаванія. Для должника такое условіе, съ одной стороны, было, конечно, выгоднымъ, такъ какъ въ случаѣ несчастія съ судномъ [1]) ему не приходилось ни возвращать ссуды, ни уплачивать процентовъ; но съ другой стороны зато, проценты, платившіеся по ссудамъ при означенномъ условіи, не могли быть малыми—въ виду большого по такимъ займамъ риска для заимодавца потерять какъ самый капиталъ, такъ и проценты на капиталъ. Фактически такого рода заемъ дѣлалъ стороны договора какъ-бы участниками предпріятія, пред-

[1]) Насколько, впрочемъ, это несчастіе зависѣло исключительно отъ случайностей самаго морского пути, а не отъ случайностей, происшедшихъ по винѣ самого заемщика или судового экипажа, или въ зависимости отъ внутренняго качества товара.

ставлявшими собою соединеніе для единичной операціи по организаціи экспедиціи, или по закупкѣ товаровъ въ мѣстѣ назначенія судна. За отсутствіемъ въ то время страхованія, указанный морской заемъ имѣлъ распространеніе. Дѣйствительно, относящійся сюда договоръ до значительной степени замѣнялъ собою договоръ страхованія: заимодавецъ перенималъ на себя рискъ по экспедиціи, а должникъ, уплачивая установленные, повышенные проценты (соотвѣтствовавшіе страховой преміи), слагалъ съ себя рискъ на случай несчастія. Разница была лишь въ томъ, что страховое вознагражденіе уплачивается страховщикомъ послѣ несчастія, а при указанномъ морскомъ займѣ вознагражденіе заранѣе получалось въ видѣ ссужонной суммы и въ случаѣ несчастія удерживалось; да при страхованіи премія платится во всякомъ случаѣ, при упомянутомъ-же морскомъ займѣ проценты на взятый въ долгъ капиталъ уплачивались только въ случаѣ благополучнаго прибытія судна на мѣсто назначенія. Въ изложенномъ видѣ договоръ морского займа перешелъ и въ средніе вѣка, впрочемъ насколько это относится только до береговъ Средиземнаго моря. На сѣверѣ-же Германіи аналогичный договоръ морского займа сталъ развиваться на нѣсколько иныхъ началахъ, именно—съ закладомъ судна или груза, т. е. съ установленіемъ вещнаго права въ пользу заимодавца, въ противоположность римскому foenus nauticum, дававшему лишь право на личный искъ къ должнику, но зато съ правомъ обратить взысканіе на все имущество должника; между тѣмъ какъ съ установленіемъ заклада, удовлетвореніе кредитора должно было ограничиться только цѣнностью судна, груза или ихъ остатковъ въ случаѣ кораблекрушенія. При этомъ заемъ заключался не въ цѣляхъ организаціи той или другой операціи, т. е. не до начала плаванія, какъ это практиковалось по системѣ foenus nauticum, а исключительно втеченіе плаванія, именно въ виду наступленія непредвидѣнной потребности въ деньгахъ въ силу какого-либо несчастія. Но эта послѣдняя форма морского займа, получившая названіе „бодмереи“ [1]), не нашла широкаго распространенія вслѣд-

И германскій.

Современное состояніе.

[1]) Отъ слова нижнегерманскаго нарѣчія „Bodem“ (=Boden), означающаго дно, днище, киль судна, или даже самое судно, какъ наиболѣе

ствіе рецепціи римскаго права; въ связи съ симъ какъ въ Guidon de la Mer, такъ и въ Ordannance sur la Marine 1681 г., а равно во французскій Code de Commerce, проникли начала римскаго foenus nauticum, хотя и съ нѣкоторыми уже видоизмѣненіями, до извѣстной степени сближавшими эти начала съ германскою бодмереей. Такъ, сталъ допускаться морской заемъ не только до начала плаванія, но и втеченіе пути (въ этомъ случаѣ заемъ заключался уже не судовладѣльцемъ, а капитаномъ), заимодавцу давалась привилегія, сравнительно съ другими кредиторами должника, въ дѣлѣ удовлетворенія его претензій, при этомъ стали опредѣляться предметы, съ судьбою которыхъ связано было возвращеніе взятыхъ денегъ, а при заключеніи займа втеченіе пути—и предметы, изъ подвергавшихся риску, долженствовавшіе служить непосредственнымъ источникомъ удовлетворенія кредитора (слѣдовательно, происходило нѣчто въ родѣ залога). Лишь въ германскомъ Торговомъ Уложеніи проведены принципы германскаго морского займа (бодмереи [1])), при чемъ не усвоили послѣднихъ даже новѣйшія законодательства, построенныя вообще на началахъ германскаго Торговаго Уложенія. Впрочемъ, специфическій морской заемъ, какъ германскаго типа, такъ и римскаго, съ распространеніемъ страхованія (обходившагося значительно дешевле) сталъ замѣтно падать: первоначальная форма этого займа — въ видѣ совершенія его до начала плаванія—совсѣмъ прекратилась (отчасти въ связи съ изданіемъ законовъ о морской ипотекѣ, лишившихъ кредиторовъ по этому

часто встрѣчающійся предметъ заклада. Такимъ-же путемъ образовано англійское названіе этого договора „bottomry", именно отъ слова „bottom" (=дно). На французскомъ языкѣ договоръ морского займа именуется „prêt à la grosse aventure", или просто „prêt à la grosse", или „contrat de grosse".

[1]) По этимъ принципамъ, бодмерея есть заемъ, совершаемый капитаномъ (въ силу его полномочія на веденіе судна вообще) втеченіе рейса и на время этого рейса, съ закладомъ судна, фрахта или груза, при томъ при условіи, что если заложенные предметы благополучно достигнутъ окончанія рейса,—ссуда съ процентами будетъ возвращена, а если заложенные предметы погибнутъ,—должникъ не обязанъ будетъ ничего платить, ни капитала, ни процентовъ.

виду морского займа привилегій по удовлетворенію ихъ претензій); заемъ-же втеченіе пути также постепенно выходитъ изъ практики—по мѣрѣ облегченія сношеній капитана съ судохозяиномъ и во время плаванія, по мѣрѣ заведенія въ различныхъ мѣстахъ агентовъ судохозяина, могущихъ снабдить капитана потребными средствами безъ заключенія займа, а также по мѣрѣ увеличенія способовъ пользованія кредитомъ на почвѣ совершенія обыкновенныхъ займовъ. Нѣкоторое въ этомъ отношеніи значеніе имѣетъ и установленіе привилегированныхъ долговъ, поставленныхъ по порядку удовлетворенія даже ранѣе долговъ, обезпеченныхъ закладомъ судна или груза [1]).

Наше право.

У насъ еще въ Уставѣ Купеческаго Водоходства 1781 г. (ст. 46) было постановленіе, дозволявшее корабельщику, въ случаѣ необходимости прибѣгнуть къ кредиту за границей и наличности въ его распоряженіи только судна да груза, —совершить заемъ подъ *закладъ* этихъ предметовъ, и, затѣмъ, опредѣлялись условія совершенія такого займа. При изданіи Свода Законовъ заимствованныя изъ Устава Купеческаго Водоходства начала бодмереи пополнены были еще постановленіемъ о томъ, что удовлетвореніе кредитора производится по общимъ правиламъ объ удовлетвореніи заимодавцевъ, имѣющихъ закладъ. Эти положенія до сихъ

---

[1]) Многія современныя законодательства (изъ иностранныхъ) выдѣлили денежныя претензіи къ судовладѣльцу и грузовладѣльцамъ, вытекающія изъ самой эксплоатаціи судна или изъ перевозки груза, и придали этимъ претензіямъ привилегированный характеръ въ томъ смыслѣ, что, при обращеніи взысканія на судно или, въ подлежащихъ случаяхъ, и на грузъ, принадлежащія сюда претензіи удовлетворяются не только ранѣе всякихъ личныхъ обязательствъ судовладѣльца или грузохозяина, но и ранѣе претензій, обезпеченныхъ закладомъ судна или груза. Основаніемъ установленія такой привилегіи служитъ то, что въ плаваніи иногда необходимо произвести расходы въ тѣхъ видахъ, чтобы судно или грузъ могли спастись отъ гибели и прибыть въ мѣсто назначенія; безъ таковыхъ расходовъ судно или грузъ, быть можетъ, совсѣмъ-бы погибли; а потому производство этихъ расходовъ является въ интересахъ всѣхъ кредиторовъ судовладѣльца или грузовладѣльцевъ, въ связи съ чѣмъ удовлетвореніе по относящимся сюда претензіямъ и поставлено ранѣе удовлетворенія по прочимъ претензіямъ.

поръ фигурирують въ Уставѣ Торговомъ (ст.ст. 429—433). Въ результатѣ наше законодательство, слѣдовательно, примыкаетъ къ германскимъ принципамъ морского займа, но, во-первыхъ, безъ заимствованія деталей, установленныхъ по этому предмету въ германскомъ правѣ, а во-вторыхъ, съ допущеніемъ для кредитора общаго порядка удовлетворенія залогодержателей, а не того специфическаго, который выработался въ Германіи.

Опредѣленіе бодмереи

По буквѣ ст. 429 нашего Устава Торговаго, „бодмерея есть договоръ денежнаго займа подъ закладъ корабля или судна, товаровъ или груза". Итакъ, по воззрѣнію нашего закона, бодмерея есть денежный заемъ; между тѣмъ какъ по иностранному праву бодмерея есть особый договоръ. Поэтому, у насъ въ случаѣ отсутствія соотвѣтственнаго постановленія приходится примѣнять нормы, регулирующія обезпеченный закладомъ денежный заемъ вообще; въ то время какъ по иностранному праву слѣдовало-бы примѣнять положенія, вытекающія изъ природы бодмереи.

Изложенное въ ст. 429 Устава Торговаго опредѣленіе бодмереи представляетъ собою собственно лишь сущность договора—въ виду того, что въ него не вошли кое-какія дальнѣйшія детали, содержащіяся въ другихъ статьяхъ того-же Устава Торговаго. Такъ, въ другихъ статьяхъ Устава Торговаго указано на то, что относящійся сюда договоръ заключается капитаномъ (ст.ст. 430, 431 и 433), во время плаванія (ст.ст. 431 и 433), не иначе, какъ вслѣдствіе крайней необходимости (ст. 431), и что предметомъ заклада по займу можетъ быть и фрахтъ (ст. 563 п. 4). Такимъ образомъ, по нашему праву, бодмерея обладаетъ слѣдующими существенными признаками:

и ея существенные признаки.

a) Бодмерея представляетъ собою заемъ денегъ, а не чего-либо иного. b) Заемъ обезпечивается закладомъ, а не личнымъ довѣріемъ къ должнику; при этомъ объектомъ заклада могутъ быть судно, грузъ и фрахтъ, вмѣстѣ, или въ отдѣльности, или въ томъ или другомъ сочетаніи, но при условіи, что заемъ подъ закладъ груза (всего или части) можетъ происходить въ томъ только случаѣ, когда нельзя сдѣлать займа подъ закладъ судна (ст. 430); принадлежность-же груза судохозяину, или постороннимъ — безраз-

лична. Исходя изъ соображенія о закладѣ груза, какъ чужой собственности, лишь въ случаѣ невозможности сдѣлать заемъ подъ закладъ судна, слѣдуетъ допустить право капитана непосредственно послѣ самаго судна заложить, имѣющее получиться съ окончаніемъ даннаго рейса, фрахтовое вознагражденіе, и только послѣ этого перейти къ закладу груза. c) Заемъ долженъ произойти втеченіе плаванія и быть совершоннымъ капитаномъ, въ противоположность займу, совершаемому самимъ судохозяиномъ до начала плаванія. Насколько касается заключенія займа въ предѣлахъ отечественныхъ водъ, законъ о необходимости для капитана особаго уполномочія судохозяина на заключеніе займа не говоритъ; поэтому Сенатъ высказался за то, что относящійся сюда договоръ совершается корабельщикомъ на основаніи даннаго ему общаго полномочія на управленіе судномъ (распространивъ это положеніе и на плаваніе заграницей) [1]); между тѣмъ какъ для заключенія займа въ иностранныхъ водахъ законъ ясно требуетъ особаго на то полномочія судохозяина, которое можетъ быть замѣнено только разрѣшеніемъ россійскаго консула [2]). Предоставленіе капитану права на совершеніе такой важной сдѣлки объясняется соображеніемъ, что втеченіе плаванія можетъ случиться совершенно непредусмотрѣнная нужда въ денежныхъ средствахъ, которую необходимо удовлетворить въ возможно скорѣйшее время въ интересахъ судна, экипажа или груза, или вообще экспедиціи. d) Но такъ какъ совершеніе морскихъ займовъ, сильно задѣвающихъ интересы собственниковъ заложенныхъ предметовъ, можетъ на практикѣ повести къ злоупотребленіямъ, тѣмъ болѣе, что въ дѣйствительности очень трудно проконтролировать обстоятельства, при которыхъ заемъ заключенъ,—законодательства, съ одной стороны, сами устанавливаютъ условія, которымъ должны удовлетворять такіе займы, чтобы они подходили подъ понятіе бодмереи, а съ другой—очень часто ставятъ условіемъ правильности совершенія бодмереи констатированіе (консуломъ, мѣстнымъ

---

[1]) Рѣш. 4-го Д-та за 1877 г. № 6.

[2]) Уставъ Консульскій, ст. 68.

судомъ, или судовымъ протоколомъ) обстоятельствъ, дѣйствительно вынуждавшихъ прибѣгнуть къ займу. Такъ и по нашему закону, чтобы подходить подъ понятіе бодмереи, заемъ долженъ быть совершонъ капитаномъ въ самой крайней необходимости, когда судно не въ состояніи закончить плаванія за недостаткомъ денежныхъ средствъ, которыхъ при этомъ нельзя достать иными способами кредита, а именно лишь въ слѣдующихъ, предусмотрѣнныхъ въ законѣ, случаяхъ: 1) когда во время пути окажется крайній недостатокъ жизненныхъ припасовъ; 2) когда судно претерпѣло вредъ, или снасти окажутся неспособными къ плаванію (когда, слѣдовательно, потребуется починить судно или снасти, или замѣнить послѣднія); и 3) когда корабельщикъ не имѣетъ на удовлетвореніе означенныхъ надобностей ни наличныхъ денегъ, ни кредитныхъ писемъ, или когда по этимъ письмамъ не можетъ получить денегъ (ст. 431). Величину займа, естественно, должны опредѣлять размѣры потребныхъ денежныхъ средствъ. Насколько касается плаванія въ иностранныхъ водахъ, при совершеніи морскихъ займовъ капитаномъ россійскаго судна удостовѣреніе наличности указанныхъ, предусмотрѣнныхъ въ законѣ, условій производится русскимъ консуломъ; именно консулъ назначаетъ экспертовъ для осмотра судна и выясненія его нуждъ, а также для опредѣленія размѣровъ потребныхъ расходовъ. Въ связи съ симъ устанавливается и сумма, которую не долженъ превышать заемъ (если онъ будетъ признанъ нужнымъ)[1]. Объ удостовѣреніи наличности тѣхъ-же условій въ случаѣ необходимости заключить заемъ при плаваніи въ отечественныхъ водахъ—законъ не содержитъ указаній, какъ-бы вообще не предполагая возможности заключенія бодмереи не за границей. Совершеніе займа при иныхъ сравнительно съ изложенными условіяхъ повлечетъ то, что заемъ не подойдетъ подъ понятіе бодмереи, а будетъ обыкновеннымъ займомъ, заключеннымъ капитаномъ втеченіе пути. Впрочемъ, несоблюденіе условій, установленныхъ для совершенія бодмереи, можетъ отразиться на заимодавцахъ

[1]) Тамъ-же, та-же статья.

только въ случаѣ, если будетъ доказано, что они знали объ ихъ несоблюденіи и все-таки дали взаемъ, за что̀ и должны лишиться преимуществъ, связанныхъ съ бодмереей. Но заимодавцамъ, конечно, нельзя вмѣнять въ обязанность контролировать степень необходимости полученія денежныхъ средствъ при помощи бодмереи, или потребность въ займѣ именно даннаго размѣра, а также дѣйствительное назначеніе полученныхъ при помощи займа денегъ. Отвѣтственность въ этихъ отношеніяхъ падаетъ всецѣло на капитана.

Содержаніе договора

Содержаніе договора бодмереи у насъ въ законѣ не опредѣлено. Очевидно, въ договорѣ должны быть установлены: α) лица, совершающія договоръ; β) сумма займа; γ) предметъ заклада; δ) срокъ займа; и ε) проценты по займу или въ иной формѣ выраженное вознагражденіе за предоставленіе денегъ взаемъ.

α) Лицами, совершающими договоръ бодмереи, являются съ одной стороны — капитанъ судна, а съ другой — заимодавецъ. β) Сумма займа устанавливается сторонами, и, нормально, она не должна превосходить цѣнности предоставленнаго въ закладъ предмета; этотъ принципъ имѣетъ особо важное значеніе при заключеніи бодмереи по иностранному праву, по которому заимодавецъ получаетъ удовлетвореніе лишь изъ цѣнности заложенныхъ предметовъ или вообще тѣхъ, съ коими связанъ его рискъ. γ) Предметомъ заклада, какъ было уже сказано, у насъ въ состояніи быть судно, фрахтъ и грузъ, порознь, или въ той или другой комбинаціи, или въ совокупности. δ) Срокъ займа можетъ быть или назначенъ въ видѣ періода времени, опредѣленнаго по календарю, или пріуроченъ къ окончанію плаванія. Первый способъ опредѣленія срока зиждется на томъ, чтобы предоставить должнику, по приходѣ на мѣсто назначенія, нѣкоторый промежутокъ времени для подготовки необходимыхъ для платежа долга средствъ; впрочемъ, и при опредѣленіи срока займа вторымъ способомъ стороны иногда устанавливаютъ дополнительное, по приходѣ судна, небольшое число дней, когда собственно срокъ займа долженъ считаться наступившимъ (въ иностранныхъ государствахъ подчасъ самъ законъ опредѣляетъ относящееся сюда число

дней), такъ какъ въ точности время прихода судна на мѣсто назначенія никогда нельзя предвидѣть, и безъ установленія этого дополнительнаго періода должникъ могъ-бы оказаться въ затрудненіи по части уплаты долга. Наконецъ, є) безъ указанія въ договорѣ, ни проценты, ни въ иной формѣ выраженное вознагражденіе у насъ не будутъ обязательными для должника, такъ какъ на бодмерею нашъ законъ смотритъ какъ на денежный заемъ, а по нему проценты слѣдуютъ только въ томъ случаѣ, когда они предусмотрѣны въ договорѣ [1]). Между тѣмъ какъ по иностраннымъ законодательствамъ бодмерея считается договоромъ sui generis и, при этомъ, возмезднымъ; а потому, если-бы въ немъ не было указано слѣдующаго заимодавцу вознагражденія, то оно предполагалось-бы само собою, и пришлось-бы лишь опредѣлить его размѣры по обычаю мѣста, гдѣ заключенъ договоръ. Въ частности, относящееся сюда, въ той или другой формѣ выраженное, вознагражденіе заимодавцу варіируется въ зависимости отъ кредитоспособности должника и, конечно, условій денежнаго рынка, а по бодмереѣ, заключенной согласно иностранному законодательству,—въ зависимости также отъ размѣровъ риска морскихъ опасностей; на этомъ основаніи, по иностранному праву пріобрѣтаетъ значеніе и опредѣленіе риска, падающаго на заимодавца (такъ какъ отъ сторонъ зависитъ нѣкоторыя изъ морскихъ опасностей изъять изъ риска заимодавца); но у насъ, при воззрѣніи на бодмерею какъ на обыкновенный денежный заемъ, опредѣленіе риска заимодавца не имѣетъ значенія.

Кромѣ указанныхъ составныхъ частей содержанія договора, могутъ быть и иныя, по соглашенію сторонъ, условія, законамъ не противныя.

Все изложеніе договора, естественно, должно быть завершено помѣткой даты и подписью сторонъ.

Не опредѣлено у насъ и формы договора; но она должна быть, конечно, письменною, какъ это вообще установлено для заключенія займовъ, обезпеченныхъ закладомъ движимаго имущества; въ частности, такіе договоры совер-

и форма.

[1]) Зак. Гражд., ст. 1676.

шаются домашнимъ, или нотаріальнымъ порядкомъ [1]), съ соблюденіемъ относящихся сюда правилъ [2]). При заключеніи договора за границей, форма его можетъ быть заимствована и изъ мѣстнаго права [3]). Тотъ актъ, въ который облекается договоръ, у насъ принято называть „бодмерейнымъ письмомъ" или „бодмерейною записью".

Юридическія отношенія по иностранному законодательству

Что касается до юридическихъ послѣдствій договора, то въ этомъ отношеніи по иностранному законодательству рѣзко различаются два случая: а) когда судно благополучно дошло до мѣста назначенія (считая со времени заключенія договора) и б) когда произошло, не исключенное договоромъ, несчастіе съ судномъ (считая съ того-же времени). Въ первомъ случаѣ долженъ быть возвращенъ заимодавцу или его правопреемнику взятый въ ссуду капиталъ съ уплатою и процентовъ по этому капиталу. А во второмъ случаѣ, если совсѣмъ погибли тѣ предметы, съ благополучнымъ доставленіемъ которыхъ на мѣсто назначенія связанъ былъ рискъ заимодавца, —ни самый взятый взаемъ капиталъ не подлежитъ возвращенію заимодавцу, ни проценты по нему не подлежатъ платежу; если-же означенные предметы погибли не вполнѣ, а лишь отчасти, или оказались поврежденными, то удовлетвореніе заимодавца должно имѣть мѣсто, но оно уменьшается пропорціонально уменьшенію цѣнности этихъ предметовъ. Изложенное различіе юридическихъ послѣдствій является характернымъ свойствомъ договора бодмереи по иностранному праву.

и нашему.

У насъ-же о различіи указанныхъ двухъ случаевъ законъ не говоритъ. Объясняется это тѣмъ, что въ морскомъ займѣ нашъ законъ не усматриваетъ специфическаго договора, а считаетъ его обыкновеннымъ денежнымъ займомъ, обезпеченнымъ закладомъ, по которому приходится какъ возвращать капиталъ, такъ и уплачивать проценты во всякомъ случаѣ, независимо даже отъ гибели предмета заклада: какъ въ случаѣ частичной гибели или поврежденія заложеннаго предмета заимодавецъ, не получившій полнаго удовлетворенія отъ

[1]) Тамъ-же, ст. 1667.

[2]) Тамъ-же, ст. ст. 1673 и 2036.

[3]) Уставъ Гражд. Судопр., ст. 464; Уставъ Судопр. Торговаго, ст. 218.

продажи этого предмета, въ правѣ обратиться къ должнику съ требованіемъ дополнительнаго удовлетворенія изъ прочаго его имущества, такъ точно и въ случаѣ полной гибели предмета заклада заимодавцу принадлежитъ такое-же право регресса къ должнику. Это заключеніе зиждется на томъ, что удовлетвореніе заимодавца по морскому займу производится „по общимъ правиламъ объ удовлетвореніи заимодавцевъ, имѣющихъ закладъ" (ст. 432), а правила эти разрѣшаютъ заимодавцу по долгу, обезпеченному движимостью, обратить свое взысканіе и на остальное имущество должника, какъ по крайней мѣрѣ толкуетъ судебная практика[1]). На этомъ основаніи не имѣетъ значенія и причина несчастія съ судномъ (насколько не касается случаевъ, подходящихъ подъ понятіе большой аваріи). Въ связи съ тѣмъ-же воззрѣніемъ на морской заемъ какъ на обыкновенный денежный заемъ, обезпеченный закладомъ, бодмерейныя письма, совершонныя по началамъ нашего законодательства (слѣдовательно, во всякомъ случаѣ всѣ тѣ, которыя совершаются въ Россіи), не могутъ быть передаваемы. Это вытекаетъ изъ ст. 1678 Законовъ Гражданскихъ, гласящей, что „закладныя на движимое имущество и домовыя письма съ закладомъ движимаго имущества не могутъ быть передаваемы по надписямъ". Между тѣмъ какъ бодмерейныя письма, совершаемыя по иностранному праву, подлежатъ передачѣ по индоссаментамъ. Наконецъ, изъ того-же воззрѣнія на бодмерею какъ на обыкновенный денежный заемъ, обезпеченный закладомъ, слѣдуетъ вывести заключеніе, что въ случаѣ совершенія втеченіе того-же самаго рейса нѣсколькихъ бодмерейныхъ займовъ съ закладомъ тѣхъ-же самыхъ предметовъ, заимодавцы должны удовлетворяться въ порядкѣ старшинства считая по времени совершенія договора; между тѣмъ какъ по иностранному праву порядокъ удовлетворенія заимодавцевъ—совершенно противоположный, именно сперва удовлетворяются заимодавцы послѣдніе по времени совершенія договора — подъ вліяніемъ соображенія, что послѣдующіе

Передача бодмерейныхъ правъ,

порядокъ удовлетворенія кредиторовъ.

---

[1]) Рѣш. Гражд. Кассац. Д-та Правит. Сената: за 1889 г. № 2, за 1903 г. № 98.

займы были сдѣланы въ цѣляхъ огражденія интересовъ предшествующихъ заимодавцевъ.

и срокъ.

Возвращеніе предоставленнаго взаемъ капитала съ условленными процентами должно имѣть мѣсто съ наступленіемъ срока займа. Если срокъ займа былъ опредѣленъ извѣстнымъ періодомъ времени по календарю, то въ соотвѣтственный день и должно послѣдовать удовлетвореніе кредитора; а если срокъ займа былъ пріуроченъ къ окончанію рейса, то удовлетвореніе кредитора должно послѣдовать по приходѣ судна на мѣсто назначенія, быть можетъ съ истеченіемъ еще нѣсколькихъ дополнительныхъ дней, если они установлены договоромъ. Въ случаѣ-же, когда данный рейсъ былъ прерванъ вопреки условію,—удовлетвореніе кредитора должно имѣть мѣсто не ожидая прихода судна въ конечный пунктъ рейса, а въ срокъ, первоначально предполагавшійся, какъ это выяснилъ Сенатъ, исходившій изъ соображенія, что условіе бодмерейной записи о томъ, что заемъ долженъ продлиться на рейсъ въ извѣстный портъ, имѣетъ въ виду не мѣсто платежа денегъ, а срокъ займа; по этой причинѣ, если судно на пути, безъ согласія другого контрагента (заимодавца) остановилось въ портѣ иномъ, чѣмъ было предположено, то, по истеченіи наибольшаго срока, нужнаго на окончаніе указаннаго въ записи рейса, бодмерейный долгъ можетъ быть взысканъ гдѣ-бы судно ни находилось [1]).

Кто является должникомъ?

Отвѣтственнымъ лицомъ по бодмереѣ является судохозяинъ, такъ какъ договоръ займа совершается капитаномъ въ силу уполномочія судохозяина; но искъ, по общему правилу, долженъ быть предъявленъ къ капитану, ктому-же послѣдній состоитъ стороною договора. При отсутствіи добровольнаго платежа долга, заимодавецъ въ правѣ приступить къ продажѣ предмета заклада; а если вырученныхъ денегъ окажется недостаточно, то, какъ указано было, въ правѣ обратить взысканіе и на прочее имущество должника.

Отвѣтственность передъ

Когда-же былъ заложенъ грузъ, и онъ послужилъ предметомъ взысканія со стороны заимодавца, вслѣдствіе чего

---

[1]) Рѣш. 4-го Д-та за 1877 г. № 6; рѣш. 1-го Общаго Собранія Сената, вѣд. отъ 6 февр. 1879 г. по дѣлу Рихтера съ Арло.

грузъ не дошелъ по назначенію, — грузохозяевамъ должно быть, капитаномъ или, субсидіарно, судовладѣльцемъ, уплачено за этотъ грузъ по той цѣнѣ, по какой онъ могъ быть проданъ въ томъ мѣстѣ, куда онъ долженъ былъ быть доставленъ, за вычетомъ изъ этой цѣны фрахтоваго вознагражденія до мѣста предполагавшагося назначенія (ст. 433). Исключеніе изъ этого послѣдняго правила можетъ быть развѣ только въ случаѣ, если заемъ былъ совершонъ именно въ интересахъ сохраненія и доставки остальной части груза того-же самаго грузохозяина, слѣдовательно не за счетъ судохозяина; съ другой стороны, если заемъ сдѣланъ на почвѣ понесенія большой аваріи, то удовлетвореніе грузохозяевъ должно происходить по правиламъ, установленнымъ по отношенію къ большой аваріи.

грузохозяевами.

Кромѣ займа денегъ на покупку необходимыхъ въ пути жизненныхъ припасовъ, нашъ законъ допускаетъ также заемъ таковыхъ припасовъ натурою у встрѣчнаго судна, а буде не окажется возможнымъ занять или купить, то — и право насильно взять необходимое. Согласно ст. 434 Устава Торговаго, въ случаѣ крайняго недостатка жизненныхъ припасовъ, корабельщикъ, встрѣтившись на пути съ другимъ судномъ, можетъ занимать ихъ по взаимному условію съ ведущимъ то судно корабельщикомъ, и даже противъ его воли и согласія, буде онъ, презрѣвъ правила человѣколюбія, откажетъ въ пособіи терпящему крайность.

Заемъ припасовъ на морѣ.

Его условія.

Само собою разумѣется, такого рода насиліе допускается лишь въ случаѣ, когда оно является результатомъ крайней необходимости. Въ связи съ симъ, законъ рекомендуетъ корабельщику, который, для избѣжанія опасности умереть съ голоду, вынужденъ будетъ взять у встрѣтившагося съ нимъ другого корабельщика, потребные для продовольствія своего экипажа, жизненные припасы,—брать ихъ съ величайшею осмотрительностью, лишь только въ необходимомъ количествѣ, дабы не подвергать голоду и того, у кого беретъ припасы (ст. 435). Таковой заемъ припасовъ сопровождается обмѣномъ между капитанами документовъ, содержащихъ въ себѣ всѣ обстоятельства, сопровождавшія взятіе припасовъ, включая и условія относительно платежа

за нихъ (ст. 436). Для контроля основаній совершенія такого насильственнаго займа, по прибытіи къ первому-же порту одного изъ судовъ, подѣлившихъ припасы, корабельщикъ долженъ предъявить въ таможнѣ оставленное у него другимъ корабельщикомъ письменное удостовѣреніе съ показаніемъ, сколько при отплытіи изъ послѣдняго порта въ море имѣлось у него на суднѣ припасовъ, и съ объясненіемъ непредвидѣнныхъ приключеній или противныхъ вѣтровъ, замедлившихъ плаваніе (ст. 437).

Послѣдствія ихъ нарушенія.

Если окажется, что корабельщикъ, сдѣлавшій, въ виду недостатка съѣстныхъ припасовъ, принудительный ихъ заемъ у другого корабельщика, при отплытіи изъ порта недостаточно запасся этими припасами, и что съ нимъ на пути не было никакихъ особыхъ непредвидѣнныхъ приключеній,—онъ, согласно ст. 1230 Уложенія о Наказаніяхъ, подвергается за такую неосторожность, сверхъ вознагражденія за причиненный другому судну убытокъ или вредъ, уголовному наказанію (заключенію въ тюрьмѣ на время отъ четырехъ до восьми мѣсяцевъ); когда-же при такихъ условіяхъ онъ возьметъ у встрѣтившагося съ нимъ корабельщика припасовъ болѣе необходимаго количества и тѣмъ лишитъ другое судно нужнаго продовольствія,—приговаривается къ наказанію, опредѣленному за разбой на моряхъ (лишенію всѣхъ правъ состоянія и ссылкѣ въ каторжную работу на время отъ восьми до десяти лѣтъ).

ДОГОВОРЪ МОРСКОГО СТРАХОВАНІЯ.

Экономическое значеніе морского страхованія.

Область морского страхованія была первою попыткой практическаго осуществленія операцій по страхованію вообще. Это и понятно: при помощи раціональныхъ предупредительныхъ мѣръ можно еще, хотя также до извѣстной лишь степени, оградить себя отъ опасностей, которыя въ состояніи происходить на сушѣ; но того-же нельзя сказать по отношенію къ морскимъ опасностямъ, остановить распространеніе которыхъ, а тѣмъ болѣе предупредить кои далеко не всегда возможно [1]). Во вниманіе къ этому обстоятельству

[1]) См. также мое сочиненіе—Торговое Право, стр. 844 и 845,

въ экономической сферѣ и явилось страхованіе, сущность котораго состоитъ въ обезпеченіи того или другого имущественнаго интереса посредствомъ перенесенія риска отъ наступленія угрожающей опасности съ лица, заинтересованнаго въ сохраненіи застрахованнаго предмета, на иное лицо. Не будь морского страхованія, нельзя было-бы расчитывать на такое развитіе мореплаванія, какое достигнуто въ настоящее время, такъ какъ не рисковали бы ни помѣщать капиталовъ въ построеніе и снаряженіе судовъ, ни транспортировать грузовъ моремъ. Изъ области-же мореплаванія страхованіе перешло и на сушу, для огражденія сперва отъ опасностей, сопряжонныхъ также съ перевозкой товаровъ, а затѣмъ и отъ другихъ видовъ опасностей, распространившись постепенно со страхованія вещей и на страхованіе людей (страхованіе жизни)[1]. Замѣна парусовъ паровыми двигателями, какъ равно усовершенствованіе техники построенія судовъ сокращаютъ, конечно, размѣры риска морского плаванія; но, при всемъ томъ, рискъ этотъ до сихъ поръ имѣетъ большое значеніе, почему страхованіе отъ морскихъ опасностей понынѣ представляетъ собою большую важность, и связанные съ нимъ расходы входятъ въ расцѣнку всѣхъ товаровъ, перевозимыхъ моремъ.

Законодательная регламентація послѣдняго на Западѣ

Зачатки морского страхованія, естественно, должны были появиться у народовъ, занимавшихся морскою торговлей. Въ частности, морское страхованіе возникло, повидимому, втеченіе среднихъ вѣковъ и именно въ торговыхъ городахъ Италіи. Такого рода предположеніе можно сдѣлать отчасти въ виду того, что первыя извѣстія о морскомъ

---

[1] Объ организаціи страхового дѣла съ экономической стороны см. указанное мое сочиненіе, стр. 846—851. Къ изложенному тамъ слѣдуетъ лишь прибавить, что въ морской сферѣ, съ развитіемъ крупныхъ мореходныхъ предпріятій, обладающихъ многочисленными судами, стало за послѣднее время замѣтно распространяться, такъ называемое, „самострахованіе“, состоящее въ томъ, что относящіяся сюда мореходныя предпріятія вмѣсто того, чтобы за страхованіе своихъ судовъ платить, обыкновенно довольно значительную, премію страховымъ обществамъ, начали на случай несчастій, для покрытія наносимаго ими ущерба, образовывать особый фондъ изъ постепенныхъ отчисленій отъ чистой прибыли предпріятія, каковой пріемъ на практикѣ представляетъ нѣкоторую выгоду.

страхованіи встрѣчаются у итальянскихъ писателей XIV в., отчасти по итальянскому происхожденію терминологіи въ сдѣлкахъ по страхованію. Да это и понятно, такъ какъ небольшія итальянскія республики того времени имѣли большое коммерческое значеніе, отличаясь развитіемъ торговыхъ оборотовъ. Имѣются указанія, что съ XV вѣка морское страхованіе было уже знакомо Испаніи, а съ XVI столѣтія оно стало распространяться и по другимъ странамъ Западной Европы, производившимъ болѣе или менѣе значительную морскую торговлю. Вслѣдствіе своеобразности условій морского транспорта, общихъ нормъ гражданскаго права и торговаго сухопутнаго, насколько они предусматривали страхованіе отъ различнаго рода опасностей, оказалось недостаточно для регулированія морского страхованія, такъ какъ эти общія нормы не всегда соотвѣтствуютъ данной отрасли страхованія. Въ связи съ симъ по морскому страхованію стали слагаться спеціальныя положенія, выработавшіяся впослѣдствіи въ совокупность болѣе или менѣе общепризнанныхъ нормъ, постепенно нашедшихъ выраженіе и въ торговыхъ кодексахъ. Въ зависимости отъ широкаго распространенія морского страхованія, а также въ виду его важности, оно нынѣ регулируется почти всѣми законодательствами, въ то время какъ страхованіе иного вида нашло надлежащую разработку пока далеко не во всѣхъ кодексахъ [1]).

и у насъ.

У насъ первымъ законодательнымъ актомъ, нормировавшимъ морское страхованіе, былъ, изданный въ 1781 г., Уставъ Купеческаго Водоходства [2]). Первоначально съ Россіей торговые обороты вели все больше иностранцы, которые предпочитали страховать свои суда и грузы въ отечествѣ, и потому отсутствіе у насъ законодательныхъ постановленій по предмету морского страхованія не давало себя особенно чувствовать. Но съ поселеніемъ въ предѣлахъ Россіи многихъ иностранныхъ купцовъ и съ заведеніемъ ими у насъ постоянныхъ торговыхъ конторъ, а главное съ боль-

---

[1]) Такъ, въ нашемъ законодательствѣ по страхованію не морскому, а общему, имѣется лишь одно опредѣленіе договора, да и то не касающееся страхованія жизни (Зак. Гражд., ст. 2199).

[2]) См. ранѣе сказанное на стр. 14.

шимъ развитіемъ участія русскихъ купцовъ въ морской торговлѣ, явилась и у насъ настоятельность въ выработкѣ законодательныхъ постановленій для регулированія какъ торговаго мореплаванія вообще, такъ и сдѣлокъ по морскому страхованію въ частности. Потребность эту Екатерина Великая и попыталась пополнить изданіемъ упомянутаго Устава, содержавшаго въ себѣ постановленія также и по морскому страхованію. Съ дальнѣйшимъ развитіемъ операцій по морскому страхованію, Уставъ 1781 г. уже сталъ оказываться недостаточнымъ. Въ виду этого его, относившіяся до даннаго предмета, постановленія были замѣнены, изданнымъ 5 іюня 1846 г., новымъ, уже спеціальнымъ закономъ по морскому страхованію, озаглавленнымъ „Правила для морского страхованія" [1]). Правила эти, составленныя на началахъ современныхъ для нихъ западныхъ законодательствъ [2]), вошли въ нашъ Уставъ Торговый и остаются въ немъ въ качествѣ до сихъ поръ дѣйствующихъ постановленій о морскомъ страхованіи. Къ настоящему времени и эти постановленія, съ одной стороны, уже до значительной степени устарѣли, а съ другой—оказываются неполными. Для покрытія послѣдняго пробѣла, именно въ случаяхъ, не предусмотрѣнныхъ нашимъ закономъ, а также не урегулированныхъ въ договорѣ страхованія, ст. 561 Устава Торговаго дозволяетъ „ссылаться на правила, принятыя другими государствами". Слѣдовательно, разрѣшается руководствоваться иноземными нормами по отношенію не только къ договорамъ, заключеннымъ за границей, но и къ договорамъ, совершаемымъ въ Россіи,—каковымъ разрѣшеніемъ наши страховщики широко пользуются, вводя въ нашу практику иностранные законы и полисныя условія. Въ частности, чаще всего примѣняются, выработавшіяся въ дѣлѣ страхованія на Сѣверномъ морѣ, „Гамбургскія общія правила морского

---

[1]) П. С. Зак., № 20.095.

[2]) Въ основу ихъ легли главнымъ образомъ французскій Code de Commerce (1807 г.) и Allgemeines Landrecht für die Preussischen Staaten (1794 г.), которые къ тому времени уже не отвѣчали запросамъ торговаго быта.

страхованія 1867 г." съ позднѣйшими ихъ измѣненіями и дополненіями [1]).

Понятіе морского страхованія

Согласно ст. 558 нашего Устава Торговаго, „страхованіе морское есть обезпеченіе, производимое, съ одной стороны, отдачею за условленную плату, по особому договору, на опредѣленное время, или на рейсъ, корабля или другого судна, товара или груза, и вообще всякихъ предметовъ, моремъ изъ одного въ другой извѣстный портъ отправляемыхъ, а съ другой стороны, пріемомъ ихъ въ извѣстной цѣнѣ на отвѣтственность или страхъ до доставки, или до прибытія на мѣсто назначенія, для вознагражденія хозяина ихъ за ущербъ или потерю, которые могутъ произойти отъ опасностей или несчастій морского пути".

Отлагая анализъ составныхъ элементовъ договора морского страхованія до послѣдующаго изложенія, тутъ только замѣтимъ, что данное закономъ опредѣленіе понятія морского страхованія грѣшитъ противорѣчіемъ какъ само съ собою, такъ равно и съ другими законодательными постановленіями, касающимися морского страхованія. Такъ, по смыслу приведеннаго опредѣленія, оказывается, что будто-бы только одни матеріальные предметы подлежатъ морскому страхованію; между тѣмъ какъ ст. 563 (п. 8) того-же Устава Торговаго допускаетъ таковое страхованіе по отношенію ко всѣмъ предметамъ, могущимъ подвергнуться морскимъ опасностямъ, и отдѣльно указываетъ на возможность страхованія денегъ, данныхъ подъ залогъ судна и корабельной крѣпости (п. 3), бодмерейныхъ денегъ (п. 4), фрахтовой платы и прибыли отъ нея (п. 6), а также ожидаемой прибыли отъ товаровъ (п. 7). Затѣмъ, договоръ морского страхованія долженъ распространяться не обязательно на цѣлый рейсъ; но можетъ касаться и лишь части рейса, не будучи при этомъ заключеннымъ на извѣстный періодъ времени (напр., когда только часть рейса представляется опасною). Равнымъ образомъ, согласно приведенному опредѣленію, отвѣтственность страховщика продолжается до доставки застрахованнаго

[1]) Правила эти, въ русскомъ переводѣ, приведены въ изданіяхъ Устава Торговаго *А. Добровольскаго*, а также *Я. М. Гессена*.

предмета, или до прибытія его на мѣсто назначенія. Но а если страхованіе продолжается не на рейсъ, а на опредѣленный промежутокъ времени? Очевидно, въ такомъ случаѣ отвѣтственность стороны договора, принимающей на себя рискъ, окончится по истеченіи условленнаго срока, хотя-бы судно еще не достигло предположеннаго порта. Наконецъ, въ законѣ установлена до нѣкоторой степени и форма заключенія договора морского страхованія; въ приведенномъ-же опредѣленіи нѣтъ на нее никакого указанія. Руководствуясь находящимися въ нашемъ Уставѣ Торговомъ данными, скорѣе слѣдовало-бы опредѣлить морское страхованіе какъ, облеченный въ законную форму, договоръ, въ силу котораго одна сторона, за условленную плату, на извѣстный срокъ, принимаетъ на себя, вполнѣ или отчасти, рискъ по опредѣленному имущественному интересу другой стороны, подвергающемуся опасности отъ какого-либо вообще или только опредѣленнаго несчастія во время морского пути, и обязуется возмѣстить являющіеся на этой почвѣ убытки.

Какъ и въ страхованіи неморскомъ, сторона договора, принимающая на себя рискъ по возмѣщенію ущерба или, иными словами, принимающая на свой страхъ страхуемый предметъ, называется „страховщикомъ", а сторона, передающая таковой рискъ или, иначе, передающая на страхъ страхуемый предметъ, — „страхователемъ"; плата, которая вносится страховщику за перенятіе имъ риска отъ страхователя или за принятіе имъ на страхъ, именуется „страховою преміей", а та сумма денегъ, которая уплачивается страховщикомъ страхователю въ возмѣщеніе понесеннаго имъ ущерба,—„страховымъ вознагражденіемъ"; договоръ-же страхованія, выраженный въ письменной формѣ, носитъ названіе „полиса".

и юридическая характеристика.

Изъ изложеннаго такимъ образомъ вытекаетъ: что морское страхованіе есть договоръ двусторонній, возлагающій на обѣ стороны права и обязанности; что морское страхованіе представляетъ собою договоръ возмездный—въ смыслѣ возложенія на страхователя обязанности вносить премію въ качествѣ вознагражденія за тотъ рискъ, который принимаетъ на себя страховщикъ; и, наконецъ, что морское страхованіе расчитано не на извлеченіе выгоды для страхователя, а только на возмѣщеніе понесеннаго имъ ущерба.

Необходимыя для страхованія условія.

Соотвѣтственно съ указанными свойствами и примѣнительно ко всякому имущественному страхованію вообще, заключеніе договора морского страхованія возможно лишь при слѣдующихъ условіяхъ:

a) Такъ какъ цѣлью морского страхованія служитъ возмѣщеніе ущерба, то прежде всего долженъ существовать тотъ предметъ, который въ состояніи потерпѣть ущербъ.

b) Должна быть опасность, отъ которой происходитъ страхованіе; слѣдовательно, опасность предполагается угрожающею въ будущемъ, при чемъ наступленіе ея должно быть неизвѣстнымъ. Если опасность уже осуществилась, —страхованіе отъ нея не можетъ имѣть мѣста [1]).

c) Въ виду того, что цѣлью страхованія служитъ лишь возмѣщеніе понесеннаго ущерба, а не обогащеніе,—страхованіе возможно только тогда, когда лицо, коему долженъ быть возмѣщенъ ущербъ, имѣетъ интересъ въ сохраненіи застрахованнаго предмета. Отсутствіе таковаго интереса лишитъ относящійся сюда договоръ характера страхованія и придастъ ему свойство пари или игры (при коихъ одна сторона обогащается на счетъ другой и кромѣ обогащенія никакого другого интереса не имѣетъ). Разъ имущественный интересъ не существуетъ,—его нельзя и страховать. Съ другой стороны, только при наличности имущественнаго интереса можно предполагать, что страхователь будетъ стараться сохранить застрахованный предметъ и не подвергнется искушенію искусственно устроить гибель этого предмета ради полученія страхового вознагражденія. На этой почвѣ законодательства или право требованія отъ страховщика страхового вознагражденія въ случаѣ постигшаго несчастія обусловливаютъ доказательствомъ наличности интереса, связаннаго съ существованіемъ застрахованнаго предмета, или же съ самаго начала объявляютъ недѣйствительными договоры морского страхованія по отношенію къ предмету, въ которомъ страхователь не имѣетъ интереса, какъ, напр., у насъ. Ст. 564 нашего Устава Торговаго прямо указываетъ, что страхованіе считается недѣйствительнымъ,

---

[1]) Объ исключеніяхъ изъ этого общаго правила см. ниже.

когда кто отдастъ на страхъ что-либо ему не принадлежащее, или не имѣя на то порученія отъ владѣльца, или то, въ чемъ никакого участія не имѣетъ (т. е. участія въ общемъ правѣ собственности, или въ морскомъ товариществѣ), или несуществующее (завѣдомо погибшее, мнимое). Но нѣтъ необходимости, чтобы имущественный интересъ существовалъ уже въ моментъ заключенія самаго договора: возможно страхованіе въ цѣляхъ огражденія и будущаго интереса, лишь-бы только во время несчастія съ застрахованнымъ предметомъ этотъ интересъ былъ налицо. Послѣднее заключеніе слѣдуетъ и изъ постановленія нашего закона о возможности страховать товаръ на оба рейса (туда и обратно), т. е. страховать товаръ, предназначающійся на обратный рейсъ и обыкновенно еще не принадлежащій страхователю во время совершенія договора, а пріобрѣтаемый лишь впослѣдствіи; какъ равно вытекаетъ также изъ установленнаго, какъ нашимъ, такъ и иностраннымъ законодательствомъ, требованія, чтобы страхователь при предъявленіи претензіи къ страховщику доказалъ наличность интереса въ застрахованномъ предметѣ только въ моментъ наступленія несчастія, а не во все продолженіе времени отъ заключенія договора до наступленія несчастнаго случая.

Интересомъ въ сохраненіи застрахованнаго предмета въ состояніи обладать прежде всего его собственникъ, такъ какъ на немъ лежитъ рискъ за, могущія быть причиненными неблагопріятною случайностью, гибель и поврежденія принадлежащей ему вещи; относящійся сюда рискъ собственнику и предоставляется переложить на страховщика. Если предметъ находится въ общей собственности нѣсколькихъ лицъ, то они совмѣстно могутъ застраховать данный предметъ; или-же каждый изъ нихъ можетъ отдѣльно застраховать этотъ предметъ, но, въ послѣднемъ случаѣ, лишь въ принадлежащей сособственнику долѣ. Таковымъ-же интересомъ въ сохраненіи застрахованнаго предмета въ состояніи обладать и другія лица, помимо собственника, буде ихъ имущественные интересы, въ силу какого-нибудь правового отношенія, связаны съ данною вещью, хотя и представляющею собою чужую собственность [1]); относящіеся сюда иму-

---

[1]) Рѣш. Гражд. Кассац. Д-та Правит. Сената за 1894 г. № 26.

щественные интересы эти лица также могутъ страховать. Разъ предметъ застрахованъ не его собственникомъ, а другимъ лицомъ, имущественный интересъ котораго связанъ съ даннымъ предметомъ,—уже не остается основанія для страхованія того-же предмета отъ той-же самой опасности его собственникомъ, кромѣ развѣ только дострахованія до размѣра интереса послѣдняго; то-же слѣдуетъ сказать и о значеніи страхованія со стороны собственника для страхованія того-же самаго предмета со стороны другихъ лицъ.

Разсмотримъ теперь составные элементы сдѣлокъ по морскому страхованію, именно: заключеніе относящагося сюда договора, содержаніе послѣдняго, вытекающія изъ договора юридическія отношенія и условія прекращенія его дѣйствія.

Заключеніе договора.

I. Какъ изъ вышеприведеннаго опредѣленія понятія морского страхованія видно, въ договорѣ по этому предмету должны участвовать двѣ стороны: сторона, отдающая свой имущественный интересъ на страхъ (страхователь), и сторона, принимающая этотъ интересъ на страхъ (страховщикъ).

Кто можетъ быть страхователемъ

Прежде законодательства иногда требовали, чтобы страхователь непремѣнно принадлежалъ къ торговому званію; но въ настоящее время, сознавъ, что по отношенію къ страхователю заключеніе договора далеко не всегда имѣетъ значеніе торговой операціи, законодательства отъ этого требованія отказались. Равнымъ образомъ теперь не дѣлается различія между отечественными гражданами и иностранцами; между тѣмъ какъ прежде иностранцы не могли отдавать своего имущества на страхъ. Не дѣлаетъ въ этомъ отношеніи различія между иностранцами и отечественными гражданами также и нашъ законъ; въ то время какъ по отношенію къ безразличію принадлежности страхователя къ торговому званію нашъ Уставъ Торговый порождаетъ нѣкоторое сомнѣніе. Именно ст. 560 этого Устава гласитъ: „принимать и отдавать на страхъ отъ морскихъ опасностей могутъ какъ отдѣльно лица всѣхъ безъ различія состояній, Россійскіе подданные, *имѣющіе право вступать въ торговые договоры*, и общества или товарищества, допускаемыя на основаніи Законовъ Гражданскихъ, такъ равно иностранцы и означеннаго или подобнаго рода учрежденія иностранныя, чрезъ своихъ уполномоченныхъ“. Но принимая во вниманіе,

что едва-ли можно отрицать у всякаго, не принадлежащаго къ торговому званію, лица право застраховать свое имущество, перевозимое моремъ изъ одного мѣста въ другое, приходится прійти къ заключенію, что принадлежность страхователя къ торговому званію нужна лишь тогда, когда имъ страхуются интересы, составляющіе собою предметъ торговыхъ операцій; къ тому-же и выраженіе цитированной статьи „имѣющіе право вступать въ торговые договоры" не указываетъ еще на непремѣнно профессіональное занятіе торговыми операціями относящихся сюда лицъ.

И страховщикомъ?

Равнымъ образомъ, какъ это слѣдуетъ изъ той-же только-что приведенной статьи Устава Торговаго, наше законодательство не требуетъ обязательной принадлежности къ торговому званію и страховщика. У насъ выправка торговыхъ документовъ необходима, а слѣдовательно и вытекающая отсюда принадлежность къ торговому сословію, —лишь въ случаѣ, если страховщикъ учреждаетъ и содержитъ контору страхованія, т. е. когда занимается страховыми операціями профессіонально. Между тѣмъ какъ по многимъ иностраннымъ законодательствамъ, даже для совершенія единичной сдѣлки по страхованію страховщикъ долженъ принадлежать къ торговому сословію. И такой принципъ вполнѣ понятенъ: въ то время, какъ страхователь вступая въ сдѣлку имѣетъ въ виду лишь гарантировать себя отъ ущерба, страховщикъ входитъ въ сдѣлку не иначе, какъ съ цѣлью извлеченія барыша, каковое обстоятельство и придаетъ операціи торговый характеръ. Но въ дѣйствительности допускаемая нашимъ закономъ свобода по принятію на страхъ имущественныхъ интересовъ, не стѣсняемая принадлежностью къ торговому званію, не имѣетъ практическаго значенія, такъ какъ фактически страховщиками въ настоящее время въ состояніи быть только акціонерныя общества —въ виду грандіозности возможныхъ убытковъ, являющейся результатомъ большой стоимости современныхъ морскихъ судовъ. Чѣмъ шире кругъ дѣятельности страховщика, тѣмъ больше шансовъ на то, что его убытки покроются прибылями и кромѣ того будетъ еще нѣкоторая выгода. Но широкій кругъ дѣятельности страховщика предполагаетъ большой капиталъ, рѣдко доступный для отдѣльныхъ лицъ, не

говоря уже объ опасеніи отдѣльныхъ лицъ рисковать своимъ капиталомъ полностью. Въ этомъ отношеніи не могутъ удовлетворить практическимъ требованіямъ и общества взаимнаго страхованія отъ морскихъ опасностей, образуемыя изъ лицъ, занимающихся морскою торговлей въ извѣстномъ районѣ, такъ какъ для относительно небольшого числа участниковъ таковаго общества рискъ все-таки представляется чувствительнымъ. Дѣйствительно, уже съ XVII вѣка во Франціи и Англіи появляются акціонерныя страховыя общества отъ морскихъ опасностей; съ XVIII столѣтія они начинаютъ развиваться и въ другихъ странахъ, а въ наше время сдѣлались почти исключительнымъ типомъ морскихъ страховыхъ предпріятій. Въ частности, иностранныя общества для производства въ Россіи страховыхъ операцій въ качествѣ страховщика нуждаются въ предварительномъ разрѣшеніи нашего правительства и въ своихъ дѣйствіяхъ должны соблюдать особыя для нихъ правила [1]).

Заключеніе договора чрезъ представителей.

Подобно страхованію иного рода, договоръ морского страхованія можетъ быть заключенъ какъ самими сторонами непосредственно, такъ и чрезъ представителей (ст. 566). Но въ данномъ случаѣ, насколько касается заключенія договора страхователемъ чрезъ посредство другого лица [2]), слѣдуетъ различать два вида представителей. Одни дѣйствуютъ по довѣренности, въ связи съ симъ заключаютъ договоры отъ имени довѣрителя, и послѣдствія по такимъ договорамъ (въ смыслѣ правъ и обязанностей), на общемъ основаніи, переходятъ на довѣрителей; другіе-же дѣйствуютъ безъ довѣренности, и потому заключаютъ договоры отъ своего имени, но не для себя, т. е. не за свой счетъ, а за счетъ другого лица, которое имѣетъ имущественный интересъ въ страхуемомъ предметѣ. На этой почвѣ различается страхованіе „за свой счетъ“ и страхованіе „за чужой счетъ“. Контрагентомъ послѣдняго рода договора является лицо, фактически заключившее договоръ; но послѣдствія этого договора должны

Страхованіе за чужой счетъ.

---

[1]) Зак. Гражд., ст. 2199, примѣч. 2.

[2]) О порядкѣ совершенія договора страховщикомъ чрезъ представителей см. мое сочиненіе—Торговое Право, стр. 860-862.

перейти на то лицо, за счетъ котораго договоръ заключенъ. Сюда относится заключенiе договоровъ коммиссiонерами, спедитерами, агентами и т. п.[1]). Законодательства придерживаются различныхъ воззрѣнiй на условiя предоставленiя полномочiя на заключенiе относящихся сюда договоровъ на такихъ началахъ. Такъ, по нашему праву, для заключенiя договора страхованiя постороннимъ лицомъ нужно предварительно данное порученiе со стороны того, за счетъ кого заключается договоръ (ст. 564); между тѣмъ какъ другiя законодательства допускаютъ страхованiе и безъ предварительнаго полномочiя со стороны лица, за счетъ котораго оно совершено, руководствуясь соображенiемъ, что при морскомъ транспортѣ могутъ быть случаи, когда ожидать полномочiя бываетъ некогда въ виду обнаружившейся морской опасности, или когда купецъ совсѣмъ не знаетъ объ отправкѣ ему товара, который цѣлесообразно бываетъ застраховать. Впрочемъ, соотвѣтственно общему принципу, что никто не можетъ быть обязанъ по договору безъ своего согласiя,—по законодательствамъ данной категорiи, сила договора обусловливается послѣдующей его санкцiей со стороны лица, за счетъ коего онъ заключенъ, въ видѣ изъявленiя послѣдующего въ той или другой формѣ согласiя, при чемъ такой договоръ для означеннаго лица считается имѣющимъ силу съ момента его заключенiя. Въ частности, вслѣдствiе важности для страховщика условiй, въ которыхъ будетъ находиться застрахованное имущество, а къ этимъ условiямъ принадлежатъ и личныя свойства страхователя, какъ хозяина страхуемаго предмета, несомнѣнно влiяющiя на степень риска страховщика,—по нашему праву, при страхованiи чужого, а не своего, интереса должно быть о томъ заявлено страховщику[2]), съ точнымъ, при этомъ, указанi-

---

[1]) Ст. 566 Устава Торговаго указываетъ еще на заключенiе договоровъ морского страхованiя чрезъ посредство маклеровъ (въ данномъ случаѣ — особыхъ „маклеровъ морского страхованiя", предусмотрѣнныхъ въ ст. 692). Но маклера не служатъ представителями, а играютъ роль лишь посредниковъ между сторонами договора.

[2]) Въ случаѣ сокрытiя принадлежности страхуемаго предмета другому лицу, Сенатъ считаетъ заключенный договоръ необязательнымъ для страховщика (рѣш. 4-го Д-та за 1891 г. № 1034).

емъ имени лица, за счетъ кого производится страхованіе. Но удовлетворить этому послѣднему требованію бываетъ не всегда возможно, такъ какъ во время заключенія договора подчасъ оказывается неизвѣстнымъ—кто будетъ владѣльцемъ страхуемаго предмета или вообще заинтересованнымъ въ немъ лицомъ. А потому на практикѣ допускается заключеніе договора какъ съ указаніемъ имени лица, за счетъ кого производится страхованіе, такъ и безъ такого указанія; въ послѣднемъ случаѣ пользуются формулой „за счетъ кого слѣдуетъ", означающей, что страхованіе заключено вообще въ пользу лица, имѣющаго интересъ въ страхованіи, безъ ближайшаго опредѣленія этого лица. Если въ договорѣ не помѣчено, что онъ заключенъ за счетъ другого лица, или „за счетъ кого слѣдуетъ",—договоръ считается совершоннымъ за счетъ контрагента.

Содержаніе договора.

II. Заключаемый сторонами договоръ долженъ установить слѣдующіе существенные элементы своего содержанія: предметъ страхованія; опасности, отъ которыхъ происходитъ страхованіе; сумму страхованія; размѣръ преміи; продолжительность страхованія; и рейсъ, по отношенію къ которому производится страхованіе. Разберемъ каждый изъ означенныхъ элементовъ въ отдѣльности.

Предметъ страхованія съ точки зрѣнія экономической

А. Предметомъ морского страхованія съ экономической точки зрѣнія можетъ быть, подвергающійся морской опасности, имущественный интересъ—въ томъ смыслѣ, что что-бы ни страховалось, въ дѣйствительности имѣется въ виду возмѣстить ущербъ лишь въ имущественномъ смыслѣ, обезпечивая возвращеніе не самой вещи въ томъ ея видѣ, въ какомъ она была до наступленія несчастія, а только ея цѣнности. Въ связи съ симъ страхованію подлежатъ лишь интересы, имѣющіе имущественное значеніе, т. е. могущіе быть оцѣненными на деньги. Кромѣ того, эти интересы должны быть такъ или иначе связаны съ судномъ или грузомъ; риски другого рода являются предметомъ иныхъ видовъ страхованія, а не морского.

и съ точки зрѣнія закона.

Но не всякій имущественный интересъ изъ удовлетворяющихъ условіямъ страхованія съ точки зрѣнія экономической въ состояніи быть предметомъ страхованія съ точки зрѣнія закона. Договоръ страхованія, какъ всякій договоръ вообще, будетъ дѣйствитель-

нымъ только тогда, когда предметъ его не противенъ законамъ, нравственности и общественному порядку [1]). Исходя изъ этихъ соображеній, ст. 565 Устава Торговаго особо указываетъ на запрещеніе отдавать и принимать на страхъ вещи и товары, къ привозу и вывозу запрещенные, а также хотя и дозволенные, но буде они предназначаются для тайнаго провоза. Равнымъ образомъ не допускается страхованіе, если оно имѣетъ своимъ предметомъ: военную аммуницію и провіантъ, принадлежащіе непріятелю; товары, коими запрещено торговать съ непріятелемъ; а также торгъ неграми (примѣч. 1 къ той-же статьѣ). Что касается, въ частности, до запрещеннаго или тайнаго ввоза или вывоза товаровъ, т. е. контрабанды, то международная практика въ этомъ отношеніи установила правило, что запрещается страхованіе отъ риска по нарушенію таможенныхъ законовъ лишь отечества контрагентовъ, такъ какъ договоръ не можетъ клониться къ нарушенію обязательныхъ для нихъ законовъ; между тѣмъ какъ того-же нельзя сказать по отношенію къ нарушенію постановленій другихъ странъ, тѣмъ болѣе, что, по современнымъ воззрѣніямъ, торговля считается свободной; для дѣйствительности страхованія, связаннаго съ нарушеніемъ иностранныхъ постановленій, требуется только, чтобы страхователь указалъ страховщику на особыя условія даннаго плаванія, сопряжоннаго несомнѣнно съ бо́льшимъ рискомъ. По отношенію-же къ принадлежащимъ непріятелю аммуниціи и провіанту, а также товарамъ, коими запрещено торговать съ непріятелемъ, западною юриспруденціей выработано положеніе, что не дозволяется страхованіе только предметовъ, составляющихъ собственность непріятеля страховщика; но граждане нейтральныхъ государствъ могутъ страховать, въ качествѣ страховщика, грузы, принадлежащіе воюющимъ державамъ, а равно ихъ ввозить въ эти государства подъ прикрытіемъ нейтральнаго флага. Послѣдствіемъ страхованія перечисленныхъ, запрещенныхъ къ страхованію, предметовъ являются недѣйствительность договора [2]) и уголовная кара,

---

[1]) Зак. Гражд., ст.ст. 1528—1530.

[2]) Но когда изъ застрахованныхъ товаровъ только часть принадлежитъ къ числу запрещенныхъ или предназначена къ тайному про-

определѣнная ст. 1078 Устава Таможеннаго. Само собой разумѣется, недѣйствительнымъ договоръ будетъ признанъ и во всѣхъ прочихъ случаяхъ, если предметъ страхованія будетъ противенъ законамъ, нравственности и общественному порядку.

Отдѣльные виды имущественныхъ интересовъ:

Всѣхъ видовъ имущественныхъ интересовъ, связанныхъ съ морскимъ транспортомъ, предусмотрѣть невозможно, такъ какъ они умножаются вмѣстѣ съ развитіемъ морскихъ операцій. Поэтому законъ въ состояніи привести нѣкоторые предметы морского страхованія лишь въ качествѣ примѣровъ. Такъ надо разсматривать и содержащееся въ нашемъ Уставѣ Торговомъ перечисленіе предметовъ морского страхованія. Согласно ст. 563, къ предметамъ морского страхованія, въ частности, относятся нижеслѣдующіе виды имущественныхъ интересовъ.

судно

1) „Корабль (или судно вообще)[1]) порожній или нагруженный, вооруженный или невооруженный, съ конвоемъ и подъ защитою идущій, или безъ нея". Само собой разумѣется, страховать можно и отдѣльныя доли участія въ суднѣ (паи).

и его принадлежности;

2) „Принадлежности корабля или судна, какъ-то: такелажъ, снасти, съѣстные припасы и т. п.", т. е. вообще всѣ предметы и инструменты, служащіе для употребленія въ пути. Въ полисѣ обыкновенно не исчисляется всѣхъ принадлежностей судна, а упоминается только, что страхуется „судно и его принадлежности", подъ которыми будутъ подразумѣваться въ такомъ случаѣ всѣ необходимыя принадлежности судна. Послѣднія такъ связываются съ понятіемъ судна, что страхованіе ихъ подразумѣвается даже въ случаѣ, если въ полисѣ совсѣмъ не указано объ ихъ страховкѣ. Но не вездѣ контингентъ принадлежностей судна бываетъ одинаковымъ; поэтому, при страхованіи судна цѣлесообразно справляться съ мѣстными обычаями и законами о томъ,

---

возу, то страхованіе прочихъ товаровъ остается въ силѣ; въ случаѣ-же задержанія указанной части груза для уплаты пошлинъ или таможенныхъ взысканій, страховщикъ освобождается отъ всякой по этой части груза отвѣтственности (ст. 565).

[1]) Какъ предметъ страхованія, судно именуется „каско" (casco).

что понимается въ данномъ мѣстѣ подъ принадлежностями судна.

3) „Деньги, данныя подъ залогъ корабля или судна и корабельной и судовой крѣпости“, а также 4) „бодмерейныя деньги“. Страхованіе денегъ, данныхъ какъ подъ закладъ судна на общемъ основаніи, такъ и по бодмерейному договору, имѣетъ цѣлью предупредить рискъ заимодавца потерять эти деньги вслѣдствіе морского несчастія, могущаго постигнуть судно. При этомъ, нѣкоторыя законодательства прежде допускали страхованіе только даннаго взаемъ капитала, безъ процентовъ по нему,—руководствуясь соображеніемъ, что таковые проценты подлежатъ полученію лишь въ будущемъ, что при заключеніи договора страхованія они не существуютъ реально, а потому и не могутъ подлежать страхованію. Но въ настоящее время повсюду допускается страхованіе и процентовъ на капиталъ. Нашъ законъ не содержитъ опредѣленія по данному вопросу, что̀ можно принять за отсутствіе запрещенія страховать и проценты по упомянутымъ ссудамъ; и такое толкованіе было-бы вполнѣ цѣлесообразнымъ, такъ какъ при дозволеніи страховать и проценты, несомнѣнно, ссуды могутъ быть даваемы на болѣе льготныхъ условіяхъ, чѣмъ въ случаѣ, когда полученіе процентовъ остается исключительно на рискѣ заимодавца. Но страхованіе должникомъ денегъ, взятыхъ по бодмерейному договору, (по иностранному праву, а не нашему) не должно быть допускаемо, насколько въ случаѣ несчастія взятая по такому договору сумма не подлежитъ возвращенію, такъ какъ при такомъ условіи должникъ на случай несчастія не несетъ риска по уплатѣ бодмерейныхъ денегъ; иначе должникъ изъ полученія страхового вознагражденія извлекъ-бы лишь незаслуженную выгоду. Нѣкоторыя законодательства на это особо указываютъ.

деньги, данныя подъ залогъ судна, и бодмерейныя деньги;

5) „Товаръ или грузъ“ [1]), т. е. вещи, не составляющія принадлежности судна, а помѣщенныя на немъ въ цѣляхъ перевозки. Въ коммерческомъ быту главную роль среди таковыхъ вещей играютъ товары, какъ предметъ торговли. При этомъ не требуется обыкновенно дальнѣйшаго обозна-

грузъ;

[1]) Какъ предметъ страхованія, грузъ называется „карго“ (cargo).

ченія рода и свойства товаровъ, кромѣ только нѣкоторыхъ ихъ видовъ, представляющихъ собою особенно высокую цѣнность, или особую опасность при перевозкѣ, каковые виды, по опредѣленіямъ нѣкоторыхъ законодательствъ и уставовъ страховыхъ обществъ, не подходятъ подъ понятіе товара въ общепринятомъ при страхованіи смыслѣ слова. Дѣйствительно, въ зависимости отъ условій торговаго быта, страхователь иногда можетъ совсѣмъ не знать, какой грузъ подпадетъ подъ страховку, напр.: когда страхованіе совершается и на обратный рейсъ, а какой будетъ перевозиться грузъ, — пока неизвѣстно; или въ случаѣ страхованія перевозимаго груза вообще, безъ дальнѣйшаго его опредѣленія, подчасъ даже безъ указанія судна, на которомъ грузъ долженъ идти [1]); или въ случаѣ перестрахованія всѣхъ договоровъ страхованія втеченіе такого-то періода времени, къ какому грузу эти договоры ни относились-бы [2]). При такихъ условіяхъ требованіе подробнаго обозначенія груза затормозило-бы страхованіе [3]).

При страхованіи судна, страхованіе груза само собою не подразумѣвается, кромѣ развѣ только случая, если въ

---

[1]) Страхованіе груза безъ указанія судна, на которомъ грузъ долженъ перевозиться, называется страхованіемъ „in quovis".

[2]) Относящіеся къ такого рода страхованію полисы называются „текущими полисами".

[3]) На этой почвѣ практика даже выработала (за послѣднее время встрѣчающееся и у насъ), такъ называемое, „генеральное страхованіе", совершаемое по „генеральнымъ полисамъ". Подъ нимъ разумѣется страхованіе, обнимающее всѣ грузы даннаго рода, приходящіе къ страхователю или имъ отсылаемые изъ одного порта въ другой или вообще обращающіеся между нѣсколькими портами, безъ означенія ни судна, ни времени плаванія грузовъ. Такое страхованіе освобождаетъ страхователя какъ отъ опасности случайнаго незастрахованія груза, такъ и отъ хлопотъ по отысканію страховщика для каждой партіи груза; съ другой-же стороны, оно открываетъ пароходнымъ обществамъ возможность предоставлять своимъ кліентамъ заключать страхованіе чрезъ посредство самихъ обществъ, которыя принятый грузъ и включаютъ „за счетъ кого слѣдуетъ" въ генеральное страхованіе. Для предупрежденія обмановъ, страхователю вмѣняется въ обязанность сообщать страховщику, немедленно по полученіи о томъ свѣдѣнія, о каждой отправкѣ груза, подпадающаго дѣйствію генеральнаго страхованія.

договорѣ указано, что онъ относится къ судну и грузу. При этомъ слѣдуетъ обращать вниманіе на то — застрахованы судно и грузъ въ общей суммѣ, или отдѣльно, т. е. судно застраховано въ одной суммѣ, а грузъ въ другой. Это различіе имѣетъ большое практическое значеніе: при совокупномъ страхованіи судно и грузъ составляютъ одну страховую массу; между тѣмъ какъ при отдѣльномъ страхованіи судна и груза каждая изъ этихъ составныхъ частей образуетъ особую страховую массу, вслѣдствіе чего договоръ страхованія въ данномъ случаѣ представляетъ собою совокупность собственно двухъ совершенно независимыхъ договоровъ страхованія, именно одного—по отношенію къ судну, а другого—по отношенію къ грузу. На практикѣ различіе указанныхъ двухъ случаевъ страхованія отразится въ различіи размѣровъ страхового вознагражденія. Такъ, положимъ, застрахованы судно и грузъ вмѣстѣ въ 20.000 руб., но судно отправилось въ путь безъ груза; при гибели судна, буде его стоимость не ниже страховой суммы [1]), страхователь имѣетъ право на полученіе всей послѣдней, т. е. 20.000 руб. Между тѣмъ когда застрахованы были-бы отдѣльно судно въ 10.000 руб. и грузъ также въ 10.000 руб., то, при тѣхъ-же условіяхъ, т. е. если-бы судно ушло безъ нагрузки и погибло, страхователь могъ-бы требовать отъ страховщика только 10.000 руб., хотя-бы стоимость судна достигала и всѣхъ 20.000 руб. или была-бы еще выше. Спрашивается, какъ-же опредѣлить, отдѣльно застрахованы предметы, или вмѣстѣ? —Отдѣльныя страхованія вытекаютъ изъ того, что по нимъ или имѣются отдѣльные полисы, или хотя имѣется и одинъ полисъ, но въ немъ различные предметы застрахованы съ установленіемъ для каждаго изъ нихъ отдѣльной суммы страхованія; а вмѣстѣ предметы бываютъ застрахованы тогда, когда имѣется всего одинъ полисъ съ установленіемъ общей суммы страхованія для всѣхъ застрахованныхъ предметовъ.

Фрахтовая плата и прибыль отъ нея

6) „Фрахтовая плата и прибыль отъ оной, когда нанятый корабль будетъ отданъ подъ высшій фрахтъ“ [2]). Плата за провозъ товара или за наемъ судна вносится обыкно-

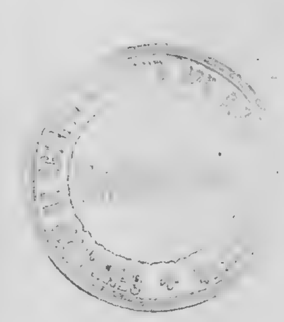
---

[1]) О „страховой суммѣ“ или „суммѣ страхованія“ см. ниже.

[2]) См. также ст. 570 съ примѣч.

венно по благополучномъ прибытіи груза къ мѣсту назначенія. Разъ случится несчастіе и погибнетъ грузъ во время пути, потеряется и фрахтъ полностью, или отчасти (въ зависимости отъ количества погибшаго груза). Рискъ потери фрахта судохозяинъ и можетъ предупредить при помощи застрахованія послѣдняго. Но долгое время нѣкоторыя законодательства не допускали страхованія фрахта, руководствуясь воззрѣніемъ: что цѣль всякаго страхованія, слѣдовательно и морского, состоитъ въ обезпеченіи страхователя отъ убытка, могущаго произойти вслѣдствіе несчастія, но никакъ не въ доставленіи ему выгоды; что страхованіе должно поставить страхователя въ то положеніе, въ какомъ онъ находился до отплытія въ путь, а не въ то, въ коемъ онъ могъ-бы быть въ случаѣ благопріятнаго прибытія въ портъ назначенія; что, въ связи съ симъ, предметомъ страхованія въ состояніи быть только то, что уже дѣйствительно существуетъ и принадлежитъ лицу, а не то, что только лишь можетъ существовать и принадлежать ему впослѣдствіи; на этомъ основаніи, имѣя въ виду, что фрахтъ до прибытія груза къ мѣсту назначенія не принадлежитъ еще судохозяину, а только въ состояніи принадлежать въ будущемъ, —нельзя его и страховать, такъ какъ нѣтъ реальнаго предмета страхованія; можно еще допустить страхованіе фрахта уже полученнаго (когда, по особому условію договора, фрахтъ вносится не по прибытіи судна къ мѣсту назначенія, а при отходѣ его), такъ какъ въ этомъ случаѣ цѣнность фрахта находится въ рукахъ судохозяина и не подлежитъ возвращенію; но того нельзя допустить по отношенію къ фрахту только еще предстоящему къ полученію; въ этомъ случаѣ могущее постигнуть несчастіе не наноситъ судохозяину ущерба въ узкомъ смыслѣ слова, а лишь мѣшаетъ ему получить выгоду, между тѣмъ страхованіе не должно имѣть предметомъ обезпеченіе полученія выгоды. По мнѣнію нѣкоторыхъ писателей указаннаго воззрѣнія, даже неблагоразумно дозволять страхованіе еще не полученнаго фрахта, такъ какъ судохозяинъ-капитанъ, обезпеченный насчетъ полученія фрахтовыхъ денегъ, менѣе будетъ заботиться о благополучномъ прибытіи судна, а это можетъ нанести ущербъ хозяевамъ груза, или страховщикамъ. Но соображенія, ле-

(воззрѣнія на возможность страхованія фрахта);



жавшія въ основаніи только-что изложенной точки зрѣнія на возможность страхованія фрахтовыхъ денегъ, въ настоящее время уже оставлены, подъ вліяніемъ воззрѣній болѣе практическаго характера. Такъ, стало указываться: что цѣлью морского страхованія слѣдуетъ признать—устраненіе послѣдствій морского несчастія, т. е. чтобы страхователь при помощи страхованія былъ поставленъ въ такое положеніе, въ какомъ-бы онъ находился, если-бы несчастія вовсе не послѣдовало, а экспедиція была благополучно доведена до конца; согласно съ чѣмъ и предметъ страхованія должна составлять не та цѣнность, какая принадлежала страхователю при заключеніи договора, а та, которая предстоитъ ему при окончаніи морского пути, потому что, въ концѣ концовъ, эта цѣнность подвергается риску; что для страхователя-промышленника недостаточно, что онъ вознаграждается за потерю существовавшихъ у него предметовъ или за произведенные уже расходы, — такъ какъ онъ отправилъ свое имущество и произвелъ расходы лишь въ томъ намѣреніи, чтобы, по окончаніи пути, получить прибыль, которою онъ живетъ и безъ коей существованіе промышленника было-бы немыслимымъ; что эти соображенія полностью относятся и къ фрахту, составляющему промысловый доходъ судохозяина; можетъ быть, въ отдѣльныхъ случаяхъ страхованіе фрахта поведетъ судохозяина-капитана къ нерадивому исполненію своихъ обязанностей, но запретить вообще страхованіе фрахта будетъ большою несправедливостью по отношенію къ цѣлому классу судопромышленниковъ; да и, собственно, совершенно ложно воззрѣніе, будто существованіе фрахта какъ цѣнности еще сомнительно,—въ виду того, что существованіе фрахта обусловливается наличностью груза, а слѣдовательно существованіе того и другого одинаково, съ одной стороны, вѣрно, а съ другой — сомнительно; наконецъ, нельзя игнорировать и торговой статистики, какъ равно соображеній всеобщаго интереса. Именно торговая статистика указываетъ, что торговля и мореплаваніе преимущественно процвѣтаютъ тамъ, гдѣ дозволяется страхованіе фрахта и, вообще, ожидаемой прибыли; соображенія-же всеобщаго интереса наводятъ на мысль, что если лишить судопромышленниковъ возможности обезпечивать ихъ доходъ путемъ стра-

хованія, то, естественно, многіе изъ нихъ оставятъ этотъ промыселъ, число судовъ уменьшится, а вмѣстѣ съ симъ поднимется и плата за провозъ къ явному ущербу потребителей [1]). Дѣйствительно, если недопущеніе страхованія нѣкоторыхъ предметовъ (въ данномъ случаѣ—фрахта) должно послужить къ обезпеченію большей заботы объ ихъ сохраненіи и о благополучномъ окончаніи рейса, то этотъ принципъ слѣдовало бы примѣнить одинаково ко всѣмъ предметамъ страхованія и совсѣмъ не допускать страхованія. Въ результатѣ теперь уже нѣтъ законодательства, которое-бы не дозволяло страхованія фрахта.

Въ частности можно страховать фрахтъ brutto, т. е. вмѣстѣ съ издержками плаванія, или фрахтъ netto, т. е. безъ таковыхъ издержекъ. Если издержки плаванія присоединены къ страхованію судна, то фрахтъ можно страховать только по выключеніи изъ него суммы означенныхъ издержекъ, т. е. лишь фрахтъ netto; иначе получилось-бы двойное страхованіе того-же самаго предмета [2]). Это заключеніе вытекаетъ и изъ ст. 598 нашего Устава Торговаго.

Само собою разумѣется, изложенное касается какъ фрахта за транспортированіе груза, такъ и платы за перевозку пассажировъ. При этомъ, плата за перевозку пассажировъ можетъ быть понимаема или какъ сумма, подлежащая полученію лишь въ случаѣ доставленія пассажировъ по назначенію (въ каковомъ случаѣ страхованіе платы за перевозку пассажировъ одинаково со страхованіемъ фрахта за перевозку груза), или какъ сумма, которая въ случаѣ гибели судна потребуется для дальнѣйшей перевозки пассажировъ; въ первомъ случаѣ плата за перевозку пассажировъ въ

---

[1]) Насколько изложенныя соображенія вѣски, видно изъ того, что во Франціи, несмотря на существовавшее запрещеніе страхованія фрахта вплоть до изданія закона 12 авг. 1885 г., все-таки практиковалось страхованіе фрахта—обыкновенно въ размѣрѣ 60% оцѣнки, такъ какъ остатокъ (40%) считался уже чистою прибылью фрахтовщика и, въ качествѣ таковой, не подлежалъ страхованію. Относившіеся сюда договоры назывались „polices d'honneur", т. е. заключенными со страховщикомъ лишь на честное слово, такъ какъ законъ не ограждалъ вытекавшихъ изъ нихъ правъ.

[2]) О значеніи двойного страхованія см. ниже.

состоянiи быть страхуема судохозяиномъ, а во второмъ— какъ судохозяиномъ, такъ и самими пассажирами.

прибыль отъ товаровъ

(взгляды на возможность ея страхованiя);

7) „Ожидаемая прибыль отъ товаровъ“ [1]), т. е. перевѣсъ цѣны товара въ мѣстѣ его назначенiя надъ цѣною въ мѣстѣ отправки, соединенною съ расходами по перевозкѣ. По отношенiю къ этому предмету страхованiя (грузохозяевами, конечно) также воззрѣнiя были различными. Нѣкоторыя законодательства первоначально не допускали такового страхованiя, руководствуясь соображенiемъ: что прибыль отъ товара зависитъ отъ состоянiя рынка въ то время, когда товаръ прибудетъ къ мѣсту назначенiя; такъ что при заключенiи договора прибыль находится лишь въ области возможнаго, а не является дѣйствительно существующею величиной, почему она и не въ состоянiи быть предметомъ страхованiя. Этому соображенiю за послѣднее время противопоставлены были иныя, основанныя на мысли: что интересъ промышленника лишь тогда вполнѣ обезпеченъ, когда, при наступленiи несчастiя, онъ можетъ получить вознагражденiе не только за погибшее отъ несчастiя имущество, но и за тѣ выгоды, какiя онъ имѣлъ-бы, если-бы несчастiя не послѣдовало; а потому нельзя сказать, что договоръ страхованiя, имѣющiй цѣлью обезпеченiе интереса, выйдетъ изъ своихъ естественныхъ предѣловъ, когда обниметъ и эти выгоды. Во вниманiе къ послѣдней точкѣ зрѣнiя, теперь допущенiе страхованiя ожидаемой отъ товаровъ прибыли стало общепринятымъ. Въ дѣйствительности прибыль въ большинствѣ случаевъ страхуется вмѣстѣ съ товаромъ, отъ котораго она ожидается; при этомъ страхуется или при помощи прибавленiя извѣстнаго процента (обыкновенно $10^0/_0$) къ цѣнѣ товара въ мѣстѣ отправленiя, или при помощи опредѣленiя стоимости товара по цѣнѣ его на мѣстѣ назначенiя [2]). Но, конечно, прибыль можетъ быть застрахована и отдѣльно; законодательства этому болѣе не препятствуютъ. Съ допу-

---

[1]) См. также ст. 570.

[2]) Такой постепенно выработавшiйся способъ страховки прибыли отъ товара давалъ почву для обхода запрещенiя страховать эту прибыль въ странахъ, гдѣ страхованiе по отношенiю къ данному предмету не допускалось.

щеніемъ страхованія прибыли слѣдуетъ допустить и страхованіе коммиссіоннаго вознагражденія, такъ какъ оно въ сущности является лишь видомъ ожидаемой прибыли отъ товаровъ.

иные предметы, морскимъ опасностямъ подверженные

8) Въ заключеніе, ст. 563 Устава Торговаго возможность страхованія распространяетъ, какъ ранѣе уже было сказано, на „вообще всѣ предметы, морскимъ опасностямъ подверженные", — насколько, конечно, эти предметы связаны съ судномъ или грузомъ. Изъ страхованія предметовъ, относящихся къ данной категоріи видовъ имущественныхъ интересовъ, остановимся, какъ на наиболѣе часто встрѣчающихся или по инымъ причинамъ заслуживающихъ вниманія, на страхованіи аварійныхъ убытковъ и денегъ, на страхованіи наемной платы членамъ судового экипажа и на перестрахованіи.

(страхованіе аварійныхъ убытковъ

Втеченіе плаванія судно, или грузъ, или то и другое вмѣстѣ въ состояніи потерпѣть аваріи, убытки по которымъ заинтересованными лицами могутъ быть застрахованы (ср. ст. ст. 584 и 585), разумѣя подъ относящимися сюда убытками какъ тотъ ущербъ, который падаетъ непосредственно на страхователя, какъ собственника предмета, понесшаго вредъ или вызвавшаго издержки (частная аварія), такъ и такой ущербъ, который является результатомъ необходимости участвовать въ разверсткѣ нанесеннаго аваріей вреда (общая аварія) или возмѣстить нанесенный потерпѣвшему вредъ (аварія взаимнаго вреда). Но страхованіе аварійныхъ убытковъ возможно только при общемъ для страхованія условіи—чтобы существовалъ рискъ, подлежащій переложенію на страховщика. На этомъ основаніи, примѣнительно къ нашему закону, должно быть допущено страхованіе убытковъ по аваріи частной, по аваріи общей и по аваріи взаимнаго вреда, но не по аваріи малой, такъ какъ послѣдняя заранѣе извѣстна и потому съ рискомъ не сопряжена. Кромѣ

и денегъ,

аварійныхъ убытковъ, могутъ быть страхуемы и, такъ называемыя, „аварійныя деньги", данныя въ ссуду для покрытія причиненныхъ аваріей убытковъ, насколько эти деньги обезпечены судномъ или грузомъ[1]).

---

[1]) Страхованіе аварійныхъ денегъ подходитъ и подъ предусмо-

страхованіе наемной платы членамъ судового экипажа,

По общепринятому порядку, наемная плата членамъ судового экипажа въ большинствѣ случаевъ выдается только по окончаніи рейса; въ началѣ-же его дается лишь задатокъ [1]). Если случится несчастіе съ судномъ или грузомъ, —могутъ значительно или даже совсѣмъ пропасть какъ фрахтъ, служащій источникомъ наемной платы судового экипажа, такъ и прибыль судохозяина, часть которой также иногда идетъ на наемную плату членамъ экипажа; а въ результатѣ уменьшится или полностью пропадетъ и тотъ фондъ, изъ котораго черпается наемная плата; въ связи съ симъ члены экипажа могутъ лишиться своей платы отчасти, или даже и совсѣмъ, такъ какъ далеко не всѣ законодательства допускаютъ въ отношеніи уплаты жалованья членамъ экипажа отвѣтственность судохозяина прочимъ имуществомъ, кромѣ судна съ фрахтомъ. По нашему-же праву, выдача наемной платы членамъ экипажа производится исключительно изъ фрахта (ст. 284); а потому, погибнетъ судно,— погибнетъ вмѣстѣ съ нимъ и наемная плата, какъ это ясно высказываетъ ст. 285 Устава Торговаго. Такимъ образомъ, для членовъ экипажа страхованіе своей наемной платы въ состояніи имѣть большое значеніе, не говоря уже о случаѣ несостоятельности судохозяина, или неполученія фрахта или прибыли по какой-либо иной причинѣ, помимо несчастія съ судномъ или грузомъ. При всемъ томъ, это страхованіе до сихъ поръ не допускается нѣкоторыми законодательствами. Запрещеніе страхованія относящагося сюда имущественнаго интереса членовъ экипажа прежде вызывалось двоякаго рода соображеніями. Съ одной стороны, соображеніемъ юридическаго свойства, именно: что фрахтъ, изъ котораго уплачивается жалованье, обусловливается благополучнымъ окончаніемъ плаванія; слѣдовательно, въ моментъ заключенія договора страхованія фрахтъ еще не можетъ существовать реально (каковое соображеніе имѣло вѣское значеніе въ глазахъ тѣхъ законодательствъ, которыя допускали страхованіе лишь реальныхъ имущественныхъ интересовъ,

---

трѣнное ст. 563 Устава Торговаго страхованіе денегъ, данныхъ подъ залогъ судна, а также бодмерейныхъ денегъ.

[1]) См. сказанное на стр. 105—108.

а не могущихъ явиться только въ будущемъ). Съ другой-же стороны, запрещеніе страховать наемную плату экипажа вытекало изъ соображенія мореходной политики, пытавшагося поддержать энергію въ дѣятельности членовъ экипажа въ цѣляхъ обезпеченія благополучнаго достиженія судномъ мѣста назначенія, такъ какъ при запрещеніи страхованія ихъ наемной платы судьба судна дѣлается неразрывно связанной съ судьбою ихъ имущественныхъ интересовъ. Въ настоящее время соображеніе перваго рода уже потеряло подъ собою почву; второе-же соображеніе, повидимому, пока сохраняетъ значеніе, въ силу чего нѣкоторыя законодательства, какъ сказано было, до сихъ поръ не допускаютъ страхованія наемной платы членовъ экипажа, хотя этого ограниченія подчасъ не распространяютъ на условленную въ пользу капитана часть изъ фрахта или изъ ожидаемой прибыли отъ экспедиціи, или даже вообще на жалованье капитана. Наше-же законодательство не содержитъ запрещенія относительно страхованія наемной платы членамъ судового экипажа; а потому таковое страхованіе у насъ слѣдуетъ считать допустимымъ. Но, по мнѣнію нѣкоторыхъ, страхованіе наемной платы во всякомъ случаѣ не можетъ быть допущено по отношенію къ той ея части, которая должна-бы слѣдовать за время послѣ случившагося несчастія, если послѣ него плаваніе прекратилось; иначе члены экипажа получили-бы вознагражденіе за услуги, которыхъ они совсѣмъ не оказывали, т. е. страхованіе послужило-бы для нихъ источникомъ наживы. Это воззрѣніе едва-ли основательно, такъ какъ при страхованіи жалованья, причитающагося судовому экипажу за время послѣ несчастія, идетъ рѣчь лишь о той выгодѣ, которая получилась-бы при благопріятномъ окончаніи плаванія; слѣдовательно положеніе одинаковое, какъ при страхованіи судохозяиномъ—фрахта, или грузохозяиномъ—прибыли отъ товара. Случаи-же обогащенія путемъ страхованія (напр., если-бы послѣ несчастія членъ экипажа нанялся на другое судно на время, за которое претендуетъ получить страховое вознагражденіе) могутъ быть предупреждены судомъ, который долженъ проводить принципъ, что страхованіе не можетъ служить источникомъ обогащенія, а должно быть лишь обезпеченіемъ страхователя

отъ убытковъ. Равнымъ образомъ, на тѣхъ же основаніяхъ, слѣдуетъ допустить страхованіе и другихъ, связанныхъ съ жалованіемъ, интересовъ членовъ экипажа (дополнительнаго вознагражденія изъ фрахта, особаго вознагражденія капитану отъ фрахтователей и т. п.).

перестрахованіе

Перестрахованіе въ состояніи имѣть своимъ предметомъ какъ страховую сумму, такъ и страховую премію.

страховой суммы

Насколько касается страховой суммы, то, подобно тому, какъ и при страхованіи сухопутномъ, перестрахованіе ея въ морской сферѣ можетъ вызываться интересами каждой изъ связанныхъ договоромъ первоначальнаго страхованія сторонъ. Страховщикъ, при посредствѣ относящагося сюда перестрахованія, передаетъ принятый на себя по уплатѣ страхового вознагражденія рискъ другому лицу; а страхователь, при помощи таковаго-же перестрахованія, гарантируетъ себя на случай несостоятельности первоначальнаго страховщика по уплатѣ слѣдующаго съ него страхового вознагражденія, которое при такихъ условіяхъ будетъ подлежать внесенію со стороны лица, съ коимъ заключенъ договоръ по перестрахованію. Въ обоихъ случаяхъ страховая сумма будетъ перестрахована (или, вѣрнѣе, застрахована): въ первомъ случаѣ—страховщикомъ, а во-второмъ—страхователемъ. Но договоръ перестрахованія представляетъ собою совершенно отдѣльный и самостоятельный договоръ, по каковой причинѣ онъ обладаетъ значеніемъ только для лицъ, непосредственно его заключившихъ. Такъ, при перестрахованіи со стороны страховщика, первоначальный страхователь будетъ имѣть дѣло все-таки только съ первоначальнымъ страховщикомъ, а этотъ, въ случаѣ постигшаго несчастія, самъ уже долженъ обратиться къ лицу, которому онъ перестраховалъ страховую сумму. Такимъ образомъ, договоръ перестрахованія, совершонный страховщикомъ, до первоначальнаго страхователя не имѣетъ непосредственнаго отношенія. То-же слѣдуетъ сказать и о договорѣ перестрахованія, совершонномъ первоначальнымъ страхователемъ. Условія договора перестрахованія могутъ быть иными, нежели условія договора первоначальнаго страхованія; благодаря этому открывается возможность выгодности перестрахованія со стороны первоначальнаго страховщика не только въ

смыслѣ раздѣленія риска по данному страхованію на большее число страховщиковъ (съ соотвѣтственнымъ, конечно, распредѣленіемъ среди нихъ страховой преміи), но и въ смыслѣ передачи риска за меньшую премію сравнительно съ получаемой отъ первоначальнаго страхователя. Перестрахованіе вызвало къ жизни особыя предпріятія, занимающіяся исключительно принятіемъ риска по состоявшимся уже страхованіямъ [1]) и немало способствующія развитію страхового дѣла въ смыслѣ обезпеченія возможности увеличивать страховщикамъ и число принимаемыхъ на себя страхованій, и размѣры страховыхъ суммъ. Подобно иностраннымъ законодательствамъ, и нашъ Уставъ Торговый допускаетъ перестрахованіе страховой суммы со стороны какъ страховщика, такъ и страхователя; но, при этомъ, порождаетъ нѣкоторое сомнѣніе насчетъ взаимныхъ отношеній лицъ, участвующихъ въ обоихъ договорахъ—страхованія и перестрахованія. Именно, по ст. 601, „страховщикъ, принявшій на страхъ корабль или грузъ, можетъ вновь отъ себя отдать оные на страхъ; равномѣрно и страхователь можетъ страховать самую цѣну страхованія. Въ первомъ случаѣ, всѣ обязанности перваго страховщика переходятъ на второго, который долженъ исполнить договоръ, какъ будто онъ лично заключилъ его со страхователемъ; во второмъ случаѣ, страховка имѣетъ мѣсто только при несостоятельности страховщика. Премія перестрахованія можетъ быть больше или меньше преміи первоначальнаго страхованія". По поводу содержанія только-что изложенной статьи слѣдуетъ сказать, что указаніе закона на то, что при перестрахованіи страховщикомъ страховой суммы „всѣ обязанности перваго страховщика переходятъ на второго, который долженъ исполнить договоръ, какъ будто онъ лично заключилъ его со страхователемъ", въ состояніи имѣть примѣненіе лишь въ

---

[1]) Отчасти почвой для развитія перестрахованія служитъ правило, въ силу котораго страховыя предпріятія не принимаютъ тѣхъ или другихъ предметовъ на страхъ свыше установленной суммы. Поэтому, не желая отказать страхователю въ принятіи риска въ полной стоимости страхуемаго предмета, страховыя предпріятія вынуждены рискъ этотъ раздѣлять съ предпріятіями по перестрахованію.

случаѣ цессіи первоначальнаго страхованія, а не въ случаѣ перестрахованія, такъ какъ такого рода перенятіе обязанностей отъ одного лица другимъ, съ выбытіемъ первоначально обязавшагося и замѣною его инымъ лицомъ, можетъ быть только при согласіи лица, въ пользу котораго установлены эти обязанности, чего при перестрахованіи не бываетъ: перестрахованіе совершается страховщикомъ безъ согласія и даже безъ вѣдома первоначальнаго страхователя, по каковой причинѣ для послѣдняго договоръ перестрахованія есть res inter alios acta. Поэтому и нельзя допустить, чтобы обязанности страховщика вслѣдствіе факта перестрахованія, совершоннаго безо всякаго участія страхователя, переходили eo ipso на другое лицо, со сложеніемъ ихъ съ первоначальнаго страховщика, и чтобы, въ связи съ симъ, первоначальный страхователь долженъ былъ свои претензіи обратить не къ первоначальному страховщику, съ которымъ онъ заключилъ договоръ, а къ лицу, для него совершенно постороннему, о состоятельности коего онъ не имѣетъ никакого представленія и съ которымъ онъ, быть можетъ, никогда не заключилъ-бы договора страхованія, если-бы это отъ него зависѣло. Согласно съ симъ, нельзя не признать, что въ редакцію ст. 601 Устава Торговаго по данному предмету, если понимать относящееся сюда указаніе въ буквальномъ смыслѣ, вкралась нѣкоторая неправильность, неосновательность коей явствуетъ изъ сопоставленія редакціи этой статьи со смысломъ общихъ положеній о послѣдствіяхъ гражданскихъ сдѣлокъ. Не подлежитъ сомнѣнію, что и послѣ перестрахованія передъ первоначальнымъ страхователемъ обязаннымъ лицомъ остается единственно первый страховщикъ, и ко второму страховщику страхователь не имѣетъ права обращаться; даже въ случаѣ несостоятельности первоначальнаго страховщика страхователь можетъ предъявить претензіи только къ его конкурсной массѣ, въ которую, конечно, войдетъ между прочимъ и страховое вознагражденіе, слѣдующее къ полученію отъ второго страховщика, взявшаго на себя рискъ по перестрахованію. Но имѣя въ виду, что при перестрахованіи передается рискъ только въ такомъ размѣрѣ, въ какомъ онъ лежалъ на первоначальномъ страховщикѣ, т. е. ни страховая сумма не можетъ быть больше суммы перваго стра-

хованія (иначе въ случаѣ несчастія перестрахованіе служило-бы средствомъ наживы для перестрахователя), ни рискъ по перестрахованію не можетъ обнимать новыхъ опасностей помимо тѣхъ, которыя взяты были на отвѣтственность первоначальнымъ страховщикомъ,—указаніе нашего закона, что „всѣ обязанности перваго страховщика переходятъ на второго", вѣроятно, слѣдуетъ понимать въ смыслѣ, что мѣра отвѣтственности второго страховщика та-же, что и перваго, а никакъ не больше [1]).

и страховой преміи).

Кромѣ перестрахованія страховой суммы, можно перестраховать (или, опять-таки вѣрнѣе, застраховать) и страховую премію, при чемъ такое перестрахованіе въ состояніи совершаться какъ страхователемъ, такъ и страховщикомъ. Страхователь можетъ перестраховать премію на случай несчастія—во вниманіе къ тому, что, вслѣдствіе необходимости внести премію, полученное въ случаѣ несчастія страховое вознагражденіе окажется въ результатѣ на соотвѣтственную размѣрамъ преміи сумму меньше и, въ связи съ симъ, не въ состояніи будетъ уже покрыть понесенныхъ убытковъ. Въ силу относящагося сюда договора по перестрахованію преміи страхователь за новую премію, уплачиваемую лишь при благопріятномъ окончаніи плаванія или во всякомъ случаѣ (это зависитъ отъ соглашенія), и слагаетъ съ себя убытки по внесенію преміи по первоначальному страхованію въ случаѣ несчастія. Такъ, положимъ, страхователь долженъ уплатить преміи по первоначальному страхованію 500 руб. при страховой суммѣ въ 10.000 руб. (такъ что, въ случаѣ несчастія, онъ получитъ фактически только 9.500 руб.); эту премію (въ 500 руб.) страхователь можетъ на случай несчастія снова застраховать, тому-же страховщику или другому, т. е., иными словами, можетъ застраховать себя отъ уплаты этой преміи въ случаѣ несчастія—конечно, за новую премію, положимъ, также въ размѣрѣ 5% страховой суммы, что составитъ по этому второму страхованію (перестрахованію) сумму всего въ 25 руб. Слѣдовательно, при благопріятномъ окончаніи плаванія страхователь долженъ будетъ уплатить

[1]) *А. Вицынъ* — Договоръ морского страхованія по русскому праву, 1865, стр. 38.

страховой преміи въ сложности 525 руб., но зато въ случаѣ постигшаго несчастія онъ или совсѣмъ не обязанъ будетъ уплачивать никакой преміи, получая такимъ образомъ страховое вознагражденіе полностью, или долженъ будетъ уплатить только всего 25 руб., такъ какъ хотя по первому страхованію онъ внесетъ преміи 500 руб., но по второму страхованію (перестрахованію) обратно получитъ или всѣ 500 руб., или 475 руб.—если премія по этому второму страхованію (25 руб.) подлежитъ уплатѣ и въ случаѣ несчастія. Само собою разумѣется, можно себя застраховать отъ уплаты, въ случаѣ несчастія, и этой послѣдней преміи (25 руб.) за вторую дополнительную премію (еще меньшаго размѣра) и т. д., нѣсколько увеличивъ такимъ путемъ размѣръ премій при благопріятномъ окончаніи плаванія, но зато сложивъ съ себя—полностью или до значительной степени—обязанность внесенія премій при несчастіи. Въ нѣкоторыхъ случаяхъ страхованіе преміи подразумѣвается само собою. Такъ, разъ страхованіе имущества принимается при условіи, что премія будетъ уплачена только при благополучномъ прибытіи застрахованнаго предмета на мѣсто назначенія,—это уже означаетъ, что страхуется не только самый предметъ, но и слѣдующая премія. Съ другой стороны, премію можетъ перестраховать и страховщикъ — на случай несостоятельности страхователя заплатить премію (когда, конечно, внесеніе ея было отсрочено по договору первоначальнаго страхованія). Страхованіе преміи, по своимъ условіямъ, не противорѣчитъ общимъ основаніямъ страхованія, такъ какъ тутъ есть наличность и имущественнаго интереса, и морской опасности. Правда, насколько касается страхованія преміи страхователемъ, въ случаѣ несчастія положеніе страхователя оказывается лучше, чѣмъ въ случаѣ благополучнаго совершенія плаванія (въ послѣднемъ случаѣ страховая премія теряется безвозвратно); это идетъ, конечно, въ разрѣзъ съ принципами страхованія. Но при всемъ томъ страхованіе преміи, какъ страховщикомъ, такъ и страхователемъ, освящено практикой и вошло въ законодательство; нѣтъ запрещенія для такого страхованія и въ нашемъ законѣ.

Общіе предѣлы морского страхованія по пред-

Вообще-же при установленіи предметовъ страхованія слѣдуетъ имѣть въ виду, что цѣлью морского страхованія во всякомъ случаѣ служитъ возмѣщеніе ущерба, понесеннаго отъ по-

мету страхованія.

тери или порчи лишь какого-либо имущества въ томъ или другомъ видѣ, а не отъ смерти или поврежденія здоровья членовъ экипажа или пассажировъ; послѣдняго рода страхованіе, какъ личное, а не имущественное, принадлежитъ къ страхованію жизни и не относится къ морскому страхованію.

Коллизія законовъ на этой почвѣ.

При коллизіи законовъ различныхъ государствъ, въ случаѣ недоразумѣнія насчетъ того, можно-ли данный имущественный интересъ признать за предметъ страхованія, нужно считаться съ закономъ мѣста совершенія договора; ктому-же и вытекающіе изъ договора иски предъявляются чаще всего страхователемъ къ страховщику, т. е. по мѣсту совершенія договора.

Подробное означеніе предмета страхованія.

Но что-бы ни страховалось, какъ при страхованіи сухопутномъ, такъ и при страхованіи морскомъ, въ качествѣ общаго правила, предметъ страхованія долженъ быть означенъ съ такою подробностью, какая необходима для установленія, съ одной стороны, тождественности предмета, а съ другой—степени опасности, которой онъ подвергается. Въ частности, свойства страхуемаго предмета имѣютъ большое значеніе какъ въ отношеніи шансовъ наступленія опасности, такъ и по отношенію къ размѣрамъ ущерба, который можетъ явиться результатомъ наступленія опасности. Необходимыя по предмету страхованія свѣдѣнія долженъ (въ предѣлахъ возможности, опредѣляемой условіями торговаго быта) представить страховщику страхователь. Такъ и по нашему закону, страхователь обязанъ дать „обстоятельное показаніе объ отдаваемомъ на страхъ“ (ст. 569). Въ случаѣ умолчанія о какихъ-либо данныхъ или сообщенія невѣрныхъ свѣдѣній, договоръ долженъ быть признанъ недѣйствительнымъ—по крайней мѣрѣ насколько касается сокрытія условій, которыя въ состояніи отразиться на увеличеніи риска страховщика, такъ какъ можно предполагать, что если-бы страховщикъ зналъ истину, то или договора онъ совсѣмъ не совершилъ-бы, или если бы и совершилъ, то лишь на иныхъ условіяхъ. Исключеніемъ служитъ развѣ только случай, когда можно было-бы доказать, что, при всемъ томъ, страховщикъ зналъ истинное положеніе дѣла; въ каковомъ случаѣ умолчаніе или невѣрное сообщеніе страхователя уже не могло, конечно, имѣть вліянія на волю страховщика при

заключеніи договора. Такого воззрѣнія придерживается и нашъ Уставъ Торговый, опредѣляющій, что утайка „въ существѣ, добротѣ, свойствѣ, количествѣ и качествѣ товара или груза, либо въ существѣ и качествѣ корабля или судна" влечетъ недѣйствительность страхованія, а также потерю преміи въ пользу страховщика и уголовную отвѣтственность (ст. 564 п. 1)[1]. Но страхователь долженъ дать необходимыя свѣдѣнія о предметѣ страхованія только относящіяся ко времени заключенія договора, но не обязанъ сообщать свѣдѣній и на будущее время (насколько таковое сообщеніе свѣдѣній не установлено договоромъ). Дѣйствительность договора зависитъ лишь отъ доставленія свѣдѣній, относящихся ко времени совершенія договора, и дальнѣйшее измѣненіе въ свойствѣ и положеніи предмета страхованія не въ состояніи отразиться на дѣйствительности уже заключеннаго договора, поскольку эти измѣненія не произошли по волѣ самого страхователя[2].

Опасности, отъ которыхъ происходитъ страхованіе.

В. Какъ раньше было указано, для страхованія необходимо, чтобы страхуемый имущественный интересъ подвергался морской опасности, такъ какъ иначе не было-бы и риска, передаваемаго страховщику; не будетъ-же риска,—не будетъ основанія и для страхованія. А такого риска, за отсутствіемъ опасности, не будетъ, если застрахованный предметъ во время самаго заключенія договора страхованія будетъ уже или погибшимъ, или благополучно дошедшимъ до мѣста назначенія, миновавъ опасность; а равно—въ случаѣ, если плаваніе, по отношенію къ которому совершено страхованіе, не состоится. Въ послѣднемъ случаѣ договоръ страхованія былъ заключенъ хотя и при нормальныхъ условіяхъ и поэтому долженъ быть при его заключеніи признанъ дѣйствительнымъ, но впослѣдствіи онъ лишается своей силы за отпаденіемъ одного изъ условій, лежащихъ въ основаніи договорныхъ отношеній по страхованію, и потому подлежитъ расторженію. Между тѣмъ какъ въ первомъ случаѣ, т. е. когда при заключеніи самаго договора страхуемый

Значеніе отсутствія опасности.

---

[1]) См. также рѣш. 4-го Д-та Правит. Сената за 1891 г. № 1034.

[2]) О значеніи заклада застрахованнаго предмета см. мое сочиненіе —Торговое Право, стр. 874.

предметъ или уже состоитъ погибшимъ, или дошелъ благополучно до мѣста назначенія,—договоръ страхованія долженъ быть сочтенъ недѣйствительнымъ въ самый моментъ его заключенія. Но, во вниманіе къ практическимъ соображеніямъ, обычай и законъ допускаютъ нѣкоторыя исключенія изъ строгаго примѣненія изложеннаго принципа о признаніи договора страхованія недѣйствительнымъ въ силу того, что во время его заключенія страхуемый предметъ оказался уже погибшимъ, или благополучно дошедшимъ до мѣста назначенія, миновавъ опасность. На самомъ дѣлѣ, нерѣдко страхователь лишонъ бываетъ возможности получить немедленно свѣдѣнія о несчастіи съ его имуществомъ, или о благополучномъ окончаніи плаванія, хотя-бы—по дальности плаванія или вслѣдствіе задержки извѣстія въ пути. Заключая договоръ по отправленіи уже судна въ плаваніе, страхователь вѣдь былъ въ увѣренности, что рискъ продолжался,—слѣдовательно, заключалъ договоръ добросовѣстно. Тѣ-же соображенія можно-бы привести и по отношенію къ страховщику, который при такихъ условіяхъ беретъ на себя на самомъ дѣлѣ не существующій рискъ. Въ виду этого и пришли къ заключенію, что для признанія договора страхованія дѣйствительнымъ достаточно риска лишь предполагаемаго сторонами. Въ цѣляхъ же предупрежденія обмановъ на этой почвѣ—въ смыслѣ увѣренія той или другой стороны, что она будто-бы не знала о минованіи опасности, а слѣдовательно и объ отсутствіи риска, между тѣмъ какъ въ дѣйствительности это сознавала и такимъ путемъ старалась вовлечь противоположную сторону въ обманъ,—законодательства подчасъ устанавливаютъ опредѣленныя условія, при которыхъ наличность предполагаемаго риска не можетъ быть допущена. Такъ, въ частности, и нашъ Уставъ Торговый считаетъ страхованіе недѣйствительнымъ, если кто отдастъ на страхъ завѣдомо погибшее, а также если страховщикъ приметъ на страхъ, когда будетъ доказано по суду, что договоръ страхованія заключенъ имъ по полученіи извѣстія о благополучномъ прибытіи судна на мѣсто назначенія (ст. 564). Но при этомъ законъ поясняетъ, что „завѣдомо погибшимъ не считается корабль или судно, товаръ или грузъ, о которыхъ давно нѣтъ извѣстія, и которые посему могутъ

Исключенія.

быть отдаваемы на страхъ; но при семъ хозяинъ обязанъ дать страховщику обстоятельное, вѣрное и точное показаніе о всемъ, что ему самому о нихъ извѣстно, или что дошло до свѣдѣнія, и какъ давно не имѣетъ извѣстія" (примѣчаніе къ той-же статьѣ). Въ качествѣ послѣдствія заключенія договора съ нарушеніемъ изложенныхъ условій, кромѣ его недѣйствительности, страхователь теряетъ страховую премію, остающуюся въ пользу страховщика, и подвергается наказанію за обманъ, опредѣленному ст. 1195 Уложенія о Наказаніяхъ и ст. 174 Устава о наказаніяхъ, налагаемыхъ Мировыми Судьями; а виновный въ соотвѣтствующемъ-же дѣйствіи страховщикъ обязанъ вернуть страхователю полученную отъ него премію и, кромѣ того, подвергается наказанію за обманъ, опредѣленному ст. 1688 Уложенія о Наказаніяхъ. При какихъ условіяхъ можно признать, что договоръ заключенъ сторонами недобросовѣстно, т. е. вопреки изложеннымъ принципамъ,—зависитъ, конечно, отъ суда. Что-же касается до второго случая уничтоженія дѣйствительности договора страхованія, т. е. когда договоръ заключенъ по отношенію къ плаванію, которое затѣмъ совсѣмъ не состоялось, то этотъ случай, какъ относящійся къ поводамъ расторженія договора, будетъ разсмотрѣнъ среди послѣднихъ.

Понятіе морской опасности

Спрашивается, что-же слѣдуетъ разумѣть подъ опасностями, отъ дѣйствія которыхъ можетъ имѣть мѣсто морское страхованіе?

Опасности, могущія вредно отразиться на экспедиціи, какъ извѣстно, въ состояніи происходить или отъ стихійныхъ силъ, или-же отъ человѣческихъ дѣйствій. Происходящія отсюда опасности крайне разнообразны и въ договорахъ обыкновенно не перечисляются, такъ какъ страхованіе по современнымъ обычаямъ производится ото всѣхъ морскихъ опасностей вообще; означаются-же лишь только исключенія, помѣчаемыя или въ самомъ договорѣ, или въ законѣ. Такъ и нашъ Уставъ Торговый въ ст. 573 прямо указываетъ, что „отвѣтственность или страхъ противу *всѣхъ* морскихъ опасностей, не только означенныхъ въ полисѣ, но и противу неизвѣстныхъ, въ немъ непоименованныхъ, имѣетъ мѣсто при каждомъ страхованіи... если въ полисѣ... не сдѣлано ограниченія въ отвѣтственности". Статья-же 559 лишь только

примѣрно перечисляетъ главные виды морскихъ опасностей, считая таковыми „случаи, происходящіе отъ бури, пожара, столкновенія съ другими судами, нападенія непріятеля, разбойниковъ или каперовъ, а также тѣ случаи, когда необходимо весь товаръ или грузъ, либо часть онаго, выбросить въ море, или срубить корабельныя снасти, для спасенія груза или корабля; задержаніе и притѣсненіе отъ дружескихъ или недружескихъ иностранныхъ державъ; опасности отъ обмана, предательства и ошибки корабельщика или корабельныхъ служителей". Но, въ концѣ концовъ, цитируемая статья къ несчастіямъ или опасностямъ морского пути причисляетъ „и всѣ иные случаи, причиняющіе крушеніе или гибель, вредъ или убытокъ застрахованному кораблю, товару или грузу". Слѣдовательно, не считая указываемыхъ въ законѣ исключеній, единственнымъ характернымъ признакомъ опасности, подходящей подъ понятіе морской опасности, является, по нашему Уставу Торговому, наступленіе ея на морѣ, изъ какого-бы источника она ни происходила. Разъ опасность постигла на морѣ,—она именуется морскою; и, наоборотъ, разъ она проявилась на сушѣ, — она не подойдетъ подъ понятіе морской, хотя-бы она и произошла въ большей или меньшей зависимости отъ моря. Такъ, напр., судно съ грузомъ сгораетъ. Несмотря на то, что причина постигшаго несчастія вовсе не коренится въ морѣ и даже не связана неразрывно съ морскимъ плаваніемъ, — послѣдствія этого несчастія падутъ на отвѣтственность страховщика по морскому страхованію. Но, съ другой стороны, положимъ, выгруженный на берегъ товаръ будетъ испорченъ наводненіемъ, происшедшимъ отъ разрыва плотины подъ давленіемъ напора морской воды; это несчастіе не будетъ имѣть характера морского, и послѣдствія его не подпадутъ подъ дѣйствіе морского страхованія, кромѣ развѣ случая, когда имущество, застрахованное отъ морской опасности, окажется на сушѣ уже въ качествѣ послѣдствія какого-либо морского несчастія, при каковыхъ условіяхъ пребываніе застрахованнаго имущества на сушѣ является какъ-бы продолженіемъ уже начавшагося несчастія морского характера (напр., для исправленія судна имущество выгружено на берегъ и тутъ сгораетъ); происходящій при такихъ условіяхъ ущербъ падетъ на

и ея характерный признакъ.

отвѣтственность страховщика по морскому страхованію, въ виду того, что оно обнимаетъ не опасность отъ моря въ узкомъ смыслѣ слова, а опасность морского плаванія вообще. Итакъ, для того, чтобы быть морскимъ, нѣтъ необходимости, чтобы несчастіе произошло непосредственно отъ моря или случилось непремѣнно во время самаго плаванія. Въ связи съ симъ, морскимъ несчастіемъ будетъ и взятіе судна въ плѣнъ, и несчастіе во время пребыванія судна въ гавани, а подчасъ даже и во время пребыванія груза на сушѣ.

Сфера отвѣтственности страховщика

Но изъ изложеннаго общаго положенія о свойствѣ морскихъ опасностей возможны изъятія, означенныя отчасти въ самомъ законѣ, отчасти въ договорѣ страхованія. Результатомъ этихъ изъятій происходитъ то, что послѣдствія нѣкоторыхъ видовъ опасностей не падаютъ на отвѣтственность страховщика.

въ силу закона

Законъ, исходя изъ соображенія, что цѣлью страхованія служитъ обезпеченіе имущественнаго интереса лишь отъ несчастія, исключаетъ изъ послѣдствій, падающихъ на отвѣтственность страховщика, случаи, не имѣющіе собственно характера непредусмотрѣннаго несчастія.

Такъ, по любому законодательству, а въ томъ числѣ и нашему, прежде всего къ отвѣтственности страховщика не относятся а) убытки, происшедшіе по винѣ самого страхователя. Это положеніе является общимъ для всѣхъ отраслей страхованія и вытекаетъ изъ соображенія, что результаты дѣятельности человѣка находятся въ большей или меньшей зависимости отъ его воли, а не могутъ быть сочтены проявленіемъ непредвидѣннаго несчастія; и потому противорѣчило-бы сущности страхового договора, имѣющаго предметомъ вознаградить за имущественныя послѣдствія несчастнаго случая, если-бы отвѣтственность страховщика можно было распространить и на результаты произвольныхъ дѣйствій страхователя, такъ какъ при этихъ условіяхъ зависѣло-бы отъ личнаго усмотрѣнія страхователя подвергнуть страховщика отвѣтственности за убытки [1]). Злонамѣренное-же истребленіе застрахованныхъ вещей со стороны страхователя, кромѣ лишенія

---

[1]) Само собою разумѣется, сюда не относится намѣренное причиненіе ущерба на почвѣ общей аваріи.

страхового вознагражденія, влечетъ и уголовную отвѣтственность (Уложеніе о Наказ., ст. 1196). Въ нѣкоторыхъ случаяхъ даже повлекшія несчастіе дѣйствія членовъ судового экипажа (въ томъ числѣ и капитана) считаются поводомъ для сложенія отвѣтственности со страховщика. Такъ, ст. 589 нашего Устава Торговаго прямо опредѣляетъ, что „если корабль или товаръ отъ небреженія корабельщика или служителей сгоритъ или повредится, то страховое общество имѣетъ право не платить за таковой убытокъ, развѣ въ страховомъ договорѣ его съ хозяиномъ корабля или груза постановлено о томъ особое условіе“. (Конечно, относящееся сюда соглашеніе было-бы недѣйствительнымъ, если-бы капитанъ одновременно являлся и страхователемъ). Равнымъ образомъ, согласно п. 5 ст. 590 того-же Устава, страховщикъ не отвѣчаетъ за кражи, совершонныя какъ корабельщикомъ, такъ и членами экипажа. Освобожденіе въ этихъ случаяхъ страховщика отъ отвѣтственности за дѣйствія капитана и прочихъ членовъ экипажа вытекаетъ изъ соображенія, что эти лица имѣютъ характеръ уполномоченныхъ хозяевъ судна или груза, по каковой причинѣ ими совершонныя дѣйствія должны падать на ихъ довѣрителей (въ данномъ случаѣ —на страхователей), почему и не могутъ быть возложены на отвѣтственность страховщика. Въ прочихъ-же отношеніяхъ дѣйствія членовъ экипажа[1]) падаютъ на отвѣтственность страховщика, такъ какъ предполагается, что не только вліять, но даже слѣдить за таковыми дѣйствіями страхователи (а среди нихъ и судовладѣлецъ) не въ состояніи, почему опасность убытковъ отъ такихъ дѣйствій и уравнивается съ морскимъ рискомъ. Но по удовлетвореніи страхователя за понесенные имъ въ связи съ этими дѣйствіями убытки, страховщикъ имѣетъ право регресса противъ винов ныхъ. Точно также, помимо послѣдствій дѣятельности страхователя, непосредственно отражающихся на физическомъ существованіи застрахованнаго предмета, не должны падать

---

[1]) Дѣйствія членовъ экипажа (включая и дѣйствія капитана), влекущія убытки вслѣдствіе проявившихся въ этихъ дѣйствіяхъ злонамѣренности, небрежности, неопытности или неблагоразумія, технически называются „баратеріей“ (baraterie de patron).

на отвѣтственность страховщика и коренящіяся въ дѣйствіяхъ страхователя послѣдствія иного рода, выражающіяся вообще въ понесеніи чрезвычайныхъ издержекъ по поводу застрахованнаго предмета (напр., штрафы за нарушеніе таможенныхъ правилъ, убытки отъ ненадлежащихъ упаковки, укупорки, или укладки товаровъ и т. п.).

Тѣмъ болѣе, не могутъ быть возложены на отвѣтственность страховщика b) издержки, необходимо связанныя съ предпринятымъ рейсомъ, такъ какъ онѣ, очевидно, не въ состояніи быть подведены подъ понятіе несчастія, хотя-бы и не могли быть предвидѣны во время заключенія договора. По этой-же причинѣ не должны быть относимы къ отвѣтственности страховщика убытки, составляющіе естественныя послѣдствія морского пути или нормальнаго пользованія застрахованнымъ предметомъ, куда принадлежатъ случаи постепенной порчи самаго судна и его принадлежностей, а равно случаи естественныхъ количественныхъ и качественныхъ измѣненій въ грузѣ—въ видѣ усышки, утечки, раструски и даже порчи (ст. 590 п.п. 2, 3 и 8)[1]. Но, спрашивается, какимъ-же путемъ можно установить, что происшедшія неблагопріятныя измѣненія въ грузѣ коренятся въ нормальныхъ условіяхъ морского плаванія, а не явились послѣдствіемъ морского несчастія, напр., бури, произведшей усиленную качку?—Такъ какъ нѣтъ возможности въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ опредѣлить, насколько происшедшія измѣненія зависятъ отъ несчастнаго случая и насколько отъ нормальныхъ условій морского плаванія, то закономъ, обычаемъ или договоромъ устанавливаются основанія, служащія для разрѣшенія этого вопроса. Такъ, по нашему закону, порча обшивки судна —деревянной послѣ пяти лѣтъ ея службы, а мѣдной послѣ шести—считается послѣдствіемъ обыкновеннаго ея употребленія и, поэтому, не падаетъ на отвѣтственность страховщика (ст. 590 п. 4). Для груза-же, состоящаго изъ веществъ жидкихъ, ломкихъ или сыпучихъ, буде въ полисѣ не помѣщено особыхъ условій, обыкновенными утечкой (лекажемъ), усышкой, ломомъ, или раструской считаются 10% ихъ пер-

[1]) Ср. рѣш. Суд. Д-та Правит. Сената за 1904 г. № 1625.

воначальнаго количества, и, поэтому, ущербъ до этого предѣла не относится къ отвѣтственности страховщика (ст. 593). Да ущербъ и свыше этого предѣла поставленъ въ ограничительныя условія. Такъ, въ силу той-же (593) статьи, когда „утечка, усышка, или ломъ, или растruска превышаютъ десять процентовъ, то отъ страховщика можно требовать платежа за повреждение остальной части только въ слѣдующихъ случаяхъ: 1) при крушеніи корабля; 2) когда необходимо было выгрузить товаръ изъ корабля, который, вслѣдствіе несчастія, долженъ былъ зайти въ другой портъ для починки; 3) когда убытки, происшедшіе отъ войны, состоятъ на отвѣтственности страховщика, а корабль, взятый въ плѣнъ, былъ задержанъ въ ономъ болѣе двухъ мѣсяцевъ". Въ прочихъ случаяхъ, слѣдовательно, по буквѣ закона, страховщикъ не отвѣчаетъ. Лишь особыя соглашенія дѣлаютъ отвѣтственность страховщика болѣе устойчивою, обыкновенно обезпечивая возмѣщеніе ущерба не въ однихъ только-что перечисленныхъ случаяхъ, а и вообще, разъ ущербъ превзошелъ предѣльный процентъ. Но въ торговой практикѣ по отношенію къ различнымъ товарамъ установился иной, не одинаковый, болѣе справедливый обычный процентъ нормальной потери, и, при этомъ, въ различныхъ мѣстностяхъ этотъ процентъ варіируется. На данной почвѣ возникаетъ вопросъ: если размѣры ущерба достигаютъ предусмотрѣнной нормы, то страховщикъ обязанъ возмѣстить ущербъ весь, или только излишекъ противъ установленной нормы? — Въ однѣхъ странахъ, разъ ущербъ превосходитъ установленную норму, страховщикъ платитъ за весь ущербъ полностью, а въ другихъ—платитъ только за излишекъ противъ установленной нормы. Послѣдняго взгляда придерживается и нашъ законъ (ст. 590 п. 4 и ст. 593).

Наконецъ, с) на отвѣтственность страховщика не падаютъ убытки, происходящіе отъ крысъ, мышей или другихъ животныхъ или насѣкомыхъ (ст. 590 п. 9), каковые убытки, конечно, трудно подвести подъ понятіе послѣдствій морского несчастія.

Кромѣ исчисленныхъ случаевъ, согласно ст. 590 нашего Устава Торговаго, страховщикъ не отвѣчаетъ за малыя аваріи (п. 1), которыя такимъ образомъ несетъ самъ хозяинъ застрахованнаго, въ противоположность инымъ аваріямъ,

падающимъ на отвѣтственность страховщика; точно также послѣдній освобождается отъ отвѣтственности, если застрахованное судно, отправясь въ опредѣленный путь, перемѣнитъ его безъ явной нужды (п. 7); какъ равно—въ случаѣ, когда судно или грузъ застрахованы въ военное время и въ полисѣ при этомъ значится, что судно отправится съ конвоемъ или подъ защитою, а между тѣмъ пойдетъ безъ нихъ, или-же, отправившись съ ними, разлучится безъ крайней необходимости и попадетъ въ плѣнъ, или потерпитъ такое повреждение или крушеніе, о которыхъ доказано будетъ, что они при конвоѣ не могли-бы случиться (п. 6). Очевидно, въ послѣднихъ двухъ случаяхъ страховщикъ освобождается отъ отвѣтственности за признаніемъ договора недѣйствительнымъ вслѣдствіе несоблюденія страхователемъ раньше установленныхъ имъ условій о направленіи пути и обстановкѣ, въ которой плаваніе должно было имѣть мѣсто.

и соглашенія.

Какъ раньше было указано, и что примѣнимо ко всякому двустороннему договору,—сфера отвѣтственности страховщика можетъ быть видоизмѣнена также постановленіями самого договора, при этомъ въ смыслѣ какъ ограниченія отвѣтственности, такъ и расширенія ея, даже сверхъ предѣловъ, установленныхъ закономъ. Напр., на отвѣтственность страховщика въ состояніи быть возложены послѣдствія и отъ имѣвшихъ уже мѣсто несчастій, или убытки по баратеріи; какъ равно, наоборотъ, страховщикъ можетъ освободить себя отъ отвѣтственности за ущербъ, являющійся результатомъ наступленія опредѣленныхъ опасностей [1]). Въ практикѣ морского страхованія даже выработались различныя формулы для обозначенія тѣхъ или другихъ опасностей, не принимаемыхъ страховщикомъ на свою отвѣтственность. Но такъ какъ относящіяся сюда формулы довольно кратки (вѣроятно, чтобы не занимать много мѣста въ полисѣ) и вслѣдствіе этого недостаточно ясны, то онѣ могутъ пониматься въ разныхъ мѣстностяхъ различно; а дабы избѣжать недоразумѣній въ ихъ толкованіи, уставы нѣкоторыхъ страховыхъ обществъ и даже сами законодательства разъясня-

---

[1]) Особенно часто бываетъ ограниченіе отвѣтственности на случай открытія военныхъ дѣйствій, или возникновенія народной смуты.

ютъ—какъ должно понимать по крайней мѣрѣ наиболѣе часто встрѣчающіяся изъ этихъ формулъ (вообще имѣющихъ предметомъ прежде всего ограничить отвѣтственность страховщика не за гибель, а за поврежденіе застрахованнаго имущества). Стремленіе страховщиковъ ограничить свою въ данномъ отношеніи отвѣтственность обусловливается отчасти опасеніемъ возможныхъ въ этой области, почти не подлежащихъ обнаруженію, злоупотребленій со стороны какъ самого страхователя, такъ и судового экипажа, въ смыслѣ намѣреннаго причиненія поврежденія или его увеличенія, отчасти-же затруднительностью, а иногда даже невозможностью выяснить—произошло поврежденіе отъ осуществленія опасности, отъ коей производилось страхованіе, или-же оно было послѣдствіемъ какихъ-либо другихъ причинъ, напр., неудовлетворительности упаковки, порчи, имѣвшей мѣсто еще до начала плаванія, и т. п. Непринятіе-же на страхъ поврежденій вообще было-бы крайне невыгоднымъ для интересовъ страхователя; можно даже сказать, что страхованіе при такихъ условіяхъ совсѣмъ не удовлетворяло-бы своему назначенію, такъ какъ страхователь ищетъ оградить себя отъ убытковъ вообще, не различая—происходятъ они отъ поврежденія, или отъ гибели страхуемаго имъ имущества. Поэтому, съ одной стороны, опредѣляется извѣстная часть происходящихъ отъ поврежденія убытковъ, которая должна во всякомъ случаѣ пасть на счетъ самого страхователя, предполагая, что поврежденія въ высшемъ размѣрѣ являются уже результатомъ исключительно несчастнаго случая, а съ другой—устанавливаются условія, при которыхъ поврежденіе должно имѣть мѣсто, считая, что эти условія указываютъ, что поврежденіе произошло именно отъ несчастія, буде страховщикъ не докажетъ, что поврежденіе произошло отъ посторонней причины, а не морского несчастія.

Ограничительныя формулы, предусмотрѣнныя нашимъ закономъ.

Въ частности нашъ Уставъ Торговый содержитъ въ себѣ поясненія слѣдующихъ относящихся сюда формулъ. Помѣщенное въ полисѣ выраженіе „свободенъ отъ отвѣтственности за поврежденіе меньше трехъ, десяти или иныхъ назначенныхъ процентовъ“ имѣетъ, по опредѣленію ст. 591, тотъ смыслъ, что страховщикъ обязанъ къ платежу за поврежденіе тогда только, когда поврежденіе, не включая расходовъ по уста-

новленію убытка, составляетъ назначенные проценты. Эта формула обыкновенно примѣняется при страховкѣ товаровъ, подвергающихся при благопріятномъ плаваніи лишь незначительнымъ потерямъ, опредѣлять которыя бываетъ затруднительно. При такомъ условіи въ полисѣ, страховщикъ отвѣчаетъ лишь за болѣе значительныя потери. Если-же договоръ, согласно той-же статьѣ, заключенъ на условіи: „свободенъ отъ первыхъ десяти или другихъ назначенныхъ процентовъ", то страховщикъ обязанъ къ платежу всѣхъ убытковъ, превышающихъ указанные проценты, хотя-бы одно повреждение, безъ расходовъ по установленію нанесенныхъ имъ убытковъ, и не составляло означенныхъ процентовъ. Цѣль обѣихъ приведенныхъ формулъ состоитъ въ опредѣленіи, по взаимному соглашенію сторонъ, размѣровъ потери, которые слѣдуетъ считать нормальными послѣдствіями морского пути, дабы не прибѣгать каждый разъ къ выясненію истинной причины понесенныхъ убытковъ. Для избѣжанія связанныхъ съ этимъ хлопотъ, заранѣе устанавливаютъ, что потери свыше условленнаго въ полисѣ размѣра должны уже считаться послѣдствіями несчастнаго случая и, согласно съ симъ, падать на отвѣтственность страховщика[1]). Формула „свободенъ отъ всякаго поврежденія", по разъясненію ст. 592, должна пониматься въ томъ смыслѣ, что страховщикъ освобождается отъ отвѣтственности за поврежденіе и за недостатокъ въ количествѣ; слѣдовательно, отвѣчаетъ только за полную гибель застрахованнаго имущества, подъ каковою, впрочемъ, слѣдуетъ разумѣть также и такое поврежденіе вещи, вслѣдствіе котораго она становится уже болѣе негодною для ея первоначальнаго назначенія. Внесеніе въ полисъ условія „свободенъ отъ поврежденія, кромѣ кораблекрушенія" означаетъ, по указанію той-же статьи, что въ случаѣ кораблекрушенія, когда будетъ спасено имущество въ по-

---

[1]) Для того, чтобы облегчить для страхователя значеніе такого рода условій, весь грузъ дѣлятъ на серіи съ опредѣленнымъ количествомъ мѣстъ въ серіи, при чемъ каждая серія представляетъ собою какъ-бы самостоятельную часть страхованія. При такихъ условіяхъ считаются съ поврежденіями не всего груза въ совокупности, а каждой серіи въ отдѣльности.

врежденномъ видѣ, на счетъ страхователя падаютъ первые десять процентовъ поврежденія, остальную-же часть долженъ заплатить страховщикъ. Для освобожденія себя отъ этой отвѣтственности страховщикъ, такимъ образомъ, обязанъ доказать, что повреждение произошло независимо отъ кораблекрушенія. Но эта формула во всякомъ случаѣ ограничиваетъ отвѣтственность страховщика лишь по отношенію къ вознагражденію за повреждение, не касаясь вознагражденія за полную гибель застрахованнаго; отвѣтственность за полную гибель должна имѣть мѣсто, въ силу закона, и при отсутствіи кораблекрушенія, если только она не устранена другими условіями договора [1]. Формула „свободенъ отъ убытковъ, кои могутъ произойти отъ войны“, по опредѣленію ст. 594, слагаетъ со страховщика всякую отвѣтственность съ момента, когда судно будетъ задержано или взято въ плѣнъ непріятелемъ [2]. Наконецъ, условіе полиса: „отвѣчаю за морскіе убытки“, согласно ст. 595, обязываетъ страховщика отвѣчать за всѣ морскія опасности, могущія разразиться до прибытія судна на мѣсто назначенія; освобождая его вмѣстѣ съ симъ отъ платежа за всѣ издержки, убытки и поврежденія судна или груза, происходящіе какъ отъ войны, такъ и отъ требованій, конфискацій и задержанія застрахованнаго имущества нашею или иностранною властью.

Стороны договора, по взаимному соглашенію, могутъ, конечно, измѣнить смыслъ изложенныхъ формулъ. Но, въ качествѣ общаго положенія, слѣдуетъ указать, что разъ страховщикъ не ограничилъ сферы своей отвѣтственности,—она считается распространяющеюся на всѣ опасности, подходящія, въ указанныхъ закономъ предѣлахъ, подъ понятіе морскихъ [3]; это и вполнѣ справедливо, такъ какъ страхователь имѣетъ цѣлью оградить себя отъ всякихъ морскихъ опасностей безразлично, а страховщикъ, если-бы пожелалъ, могъ-бы болѣе точно установить предѣлы своей отвѣтственности. Въ

---

[1]) Рѣш. 4-го Д-та Правит. Сената за 1896 г. № 466.

[2]) См. также рѣш. Суд. Д-та Правит. Сената за 1907 г. № 2448 и за 1910 г. №№ 1178 и 2708.

[3]) Рѣш. 4-го Д-та Правит. Сената за 1896 г. № 466; рѣш. Суд. Д-та за 1907 г. № 2448.

случаѣ наличности обстоятельства, которое въ состояніи снять со страховщика отвѣтственность по страхованію, наступленіе этого обстоятельства долженъ доказать страховщикъ, какъ въ томъ заинтересованное лицо.

Періодъ риска по отношенію къ судну,

Въ заключеніе изслѣдованія вопроса о рискѣ отъ морской опасности слѣдуетъ еще выяснить, когда-же собственно таковой рискъ начинается?—Рискъ отъ морскихъ опасностей для судна возможенъ съ момента вступленія послѣдняго въ морское плаваніе, т. е. съ момента, когда хозяинъ, предназначивъ свое судно къ плаванію, поставитъ его, въ связи съ симъ, въ условія, необходимыя для перевозки людей или груза. Равнымъ образомъ, рискъ подвергнуться морскимъ опасностямъ прекращается со времени, когда хозяинъ далъ своему судну иное назначеніе вмѣсто того, чтобы плавать по морю, или изъялъ его изъ условій, необходимыхъ для производства морского транспорта. Вслѣдствіе этого, не можетъ подвергаться морскимъ опасностямъ, а слѣдовательно и подлежать морскому страхованію, судно, напр., только-что построенное и еще не вступившее въ условія морского плаванія; или, съ другой стороны, судно, сдѣлавшееся негоднымъ и употребляемое въ гавани лишь для склада товаровъ. Такое воззрѣніе подкрѣпляется и ст. 562 нашего Устава Торговаго, по которой „корабли или суда, находящіеся на верфяхъ, въ докахъ или въ гаваняхъ, если отдаются на страхъ только отъ огня, подлежатъ страхованію въ страховыхъ отъ огня обществахъ, по правиламъ, для того установленнымъ". Но разъ судно удовлетворяетъ условіямъ, чтобы считать его начавшимъ морское плаваніе, — оно не теряетъ этого качества только потому, что оно остановилось въ какомъ-либо мѣстѣ по окончаніи рейса (напр., не только во время нагрузки, но и втеченіе зимней стоянки, или исправленія), такъ какъ во все это время у судна нельзя отнять его непосредственнаго предназначенія заниматься морскимъ плаваніемъ. Слѣдовательно, втеченіе этого времени оно можетъ подвергаться морскимъ опасностямъ и, согласно съ симъ, быть предметомъ морского страхованія—насколько, конечно, судно не страхуется только на извѣстный рейсъ; при послѣднемъ условіи страхованіе дѣйствуетъ лишь на этотъ рейсъ. Что-же касается до транспортируемаго груза, то пла-

грузу

ваніе для него начинается съ момента, когда онъ снятъ будетъ съ берега; точно также кончается плаваніе для груза съ момента выгрузки его, въ мѣстѣ назначенія, на сушу и сдачи его получателю, или предоставленія его въ распоряженіе послѣдняго по установленнымъ для этого правиламъ, а равно если грузъ будетъ выгруженъ въ иномъ мѣстѣ безъ дальнѣйшаго намѣренія продолжать путь моремъ. Соотвѣтственно съ симъ, по отношенію къ грузу и рискъ отъ морскихъ опасностей, а слѣдовательно и возможность морского страхованія, начинается и оканчивается въ указанные моменты. Или, какъ опредѣляетъ ст. 575 нашего Устава Торговаго, „при страхованіи товара или груза, самый страхъ начинается съ того часа, въ который тотъ товаръ свезенъ будетъ съ берега, и продолжается до того часа, пока будетъ выгруженъ на мѣсто назначенія, или до истеченія срока, для выгрузки установленнаго, если въ полисѣ не постановлено иначе". При этомъ законъ прибавляетъ, что „когда товаръ при нагрузкѣ привозится на корабль или при выгрузкѣ свозится съ онаго на перевозочныхъ судахъ, то отвѣтственность страховщика продолжается, если нагрузка или выгрузка производится въ такія суда, кои по мѣстности обыкновенно для того употребляются" (примѣчаніе къ той-же статьѣ), при условіи, конечно, когда пользованіе относящимися сюда перевозочными судами (лихтерами) вынуждается мѣстными условіями. Точно также рискъ отъ морскихъ опасностей по отношенію къ грузу не прекращается и во время остановки судна, даже и въ періодъ пребыванія груза на берегу, если онъ выгруженъ временно въ ожиданіи дальнѣйшаго направленія моремъ.

и прочимъ предметамъ страхованія.

Указанный періодъ риска примѣнимъ и къ прочимъ предметамъ страхованія, насколько они связаны съ судьбою судна или груза (въ предѣлахъ, конечно, существованія интереса).

Къ изложенному еще надо прибавить, что такъ какъ характера морского плаванія судно и грузъ не лишаются въ случаѣ, когда они плывутъ по рѣкѣ въ качествѣ начала или конца плаванія, главную часть котораго составляетъ плаваніе моремъ, то примѣнимо морское страхованіе и къ таковому плаванію по рѣкѣ.

Сумма страхованія.

С. Не менѣе важное значеніе для опредѣленія взаимныхъ

отношеній сторонъ договора имѣетъ указаніе „суммы страхованія“ или „страховой суммы“, представляющей собою предѣлъ отвѣтственности страховщика за убытки въ случаѣ наступленія опасности, отъ которой производится страхованіе, и выражающейся обыкновенно въ видѣ денежной суммы.

Ея установленіе

Въ дѣлѣ установленія страховой суммы прежде всего слѣдуетъ считаться съ фактическою цѣнностью страхуемаго интереса для страхователя [1]), а затѣмъ уже съ дѣйствительною стоимостью предмета. Въ частности, какъ и при иныхъ видахъ имущественнаго страхованія, страховая сумма опредѣляется двоякимъ способомъ. Или она устанавливается въ видѣ абсолютной суммы денегъ, соотвѣтствующей полной стоимости страхуемаго предмета или части ея и подлежащей уплатѣ полностью—въ случаѣ полной гибели застрахованнаго предмета, или отчасти—буде погибла только часть застрахованного предмета или нанесено лишь частичное поврежденіе; этотъ способъ наиболѣе употребительный. Или-же страховая сумма опредѣляется въ процентномъ отношеніи къ суммѣ причиненныхъ страхователю убытковъ (напр., изъ понесенныхъ убытковъ страховщикъ обязуется возмѣстить половину, или три четверти и т. п.). При послѣднемъ способѣ опредѣленія страховой суммы достаточно лишь выяснить—принимаетъ страховщикъ на свою отвѣтственность денежную стоимость страхуемаго предмета сполна, или только въ извѣстной ея части; а слѣдовательно, при такомъ условіи можно и не устанавливать самой страховой суммы при заключеніи договора: лишь по наступленіи несчастія надо будетъ выяснить количество понесенныхъ убытковъ и, соотвѣтственно съ симъ, вычислить сумму причитающагося страхового вознагражденія. При отсутствіи совсѣмъ указанія страховой суммы, не опредѣленной ни тѣмъ, ни другимъ способомъ, надо полагать, что страхованіе происходитъ въ полной стоимости страхуемаго предмета; но въ этомъ случаѣ, по наступленіи несчастія, страхователю придется установить стоимость того, что было застраховано.

---

[1]) Такъ, напр., при страхованіи предмета заклада закладопринимателемъ, въ основаніи страховой суммы должна лежать цѣнность интересовъ, которая обезпечивается закладомъ (рѣш. Гражд. Кассац. Д-та Правит. Сената за 1880 г. № 7).

и предѣлъ.

Страховая сумма можетъ быть или больше дѣйствительной стоимости страхуемаго предмета, или соотвѣтствовать ей, или быть ниже ея. При гибели или поврежденіи предмета, застрахованнаго выше его дѣйствительной стоимости [1]), страхователь соотвѣтственно получилъ-бы больше страхового вознагражденія, чѣмъ потерпѣлъ ущерба отъ осуществленія опасности. А это прямо противорѣчило-бы требованію, чтобы страхователь былъ заинтересованъ въ сохраненіи застрахованнаго предмета. Тутъ, наоборотъ, въ его интересахъ было-бы навлечь осуществленіе предположенной опасности, дабы извлечь изъ этого пользу; между тѣмъ какъ страхованіе имѣетъ цѣлью только оградить страхователя отъ ущерба, а не служить ему источникомъ наживы. Во вниманіе къ этому, страхованіе въ суммѣ, превосходящей дѣйствительную стоимость предмета, считается совсѣмъ недопустимымъ. Соотвѣтственно съ симъ и законодательства опредѣляютъ, что при умышленномъ страхованіи имущества выше его стоимости договоръ становится недѣйствительнымъ по отношенію съ страхователю, при чемъ, согласно нѣкоторымъ законодательствамъ, страхователь долженъ не только уплатить условленную премію, но и подвергнуться уголовному наказанію, какъ это и у насъ постановлено ст. 564 (п. 1) Устава Торговаго. Если-же имущество застраховано въ большей суммѣ неумышленно, то, какъ смотритъ и нашъ Сенатъ [2]), договоръ остается въ силѣ, но только страховая сумма, въ зависимости отъ только-что указанныхъ соображеній, должна быть соотвѣтственно понижена, и страховщикъ не обязанъ возмѣщать ущерба свыше его дѣйствительной стоимости. Въ связи съ симъ иностранныя законодательства предоставляютъ страховщику право и по заключеніи договора провѣрять стоимость застрахованнаго предмета и доказывать, что означенная въ полисѣ стоимость не соотвѣтствуетъ дѣйствительности. У насъ то-же установлено судебною практикой [3]). При всемъ томъ, торговый бытъ допускаетъ

---

[1]) Страхованіе выше дѣйствительной стоимости возможно, естественно, только въ случаѣ установленія абсолютной страховой суммы.

[2]) Рѣш. Гражд. Кассац. Д-та за 1879 г. № 115.

[3]) Рѣш. того-же Д-та: за 1880 г. № 40, за 1881 г. № 118.

нѣкоторое увеличеніе страховой суммы сравнительно съ дѣйствительною стоимостью страхуемаго предмета—подъ вліяніемъ соображеній или о возможности возвышенія его цѣны, или о томъ, чтобы покрыть издержки по страхованію. Возможность возвышенія страховой суммы въ силу послѣдняго соображенія призналъ и Сенатъ [1]. Буде-же страховая сумма равна стоимости застрахованнаго предмета,—страховщикъ принимаетъ его на свой страхъ во всей стоимости, т. е. принимаетъ на себя всѣ убытки, могущіе произойти отъ гибели или поврежденія застрахованнаго предмета. А если сумма страхованія ниже дѣйствительной стоимости страхуемаго предмета,—страховщикъ беретъ на себя обязанность покрыть лишь соотвѣтственную долю ущерба, пропорціональную тому отношенію, въ какомъ сумма страхованія находится къ дѣйствительной стоимости страхуемаго предмета; въ остальной-же части своей стоимости застрахованный предметъ, слѣдовательно, остается безъ страхованія (или на рискѣ самого страхователя), а вмѣстѣ съ симъ въ случаѣ несчастія не будетъ покрыта и соотвѣтственная часть убытковъ. Но въ этой части убытки могутъ быть достраховань у другого страховщика; въ такомъ случаѣ, именно при страхованіи того-же самаго предмета, по частямъ его стоимости, у нѣсколькихъ страховщиковъ, каждый изъ нихъ будетъ отвѣчать соразмѣрно принятой на страхъ части стоимости [2]. Относящееся сюда дополнительное страхованіе, впрочемъ, допустимо опять таки лишь въ такой суммѣ, которая, взятая вмѣстѣ съ суммой первоначальнаго страхованія, не превосходила-бы дѣйствительной стоимости предмета страхованія. Иначе въ части стоимости послѣдняго имѣло-бы мѣсто двойное страхованіе; а это не можетъ быть допущено, съ одной стороны, вслѣдствіе отсутствія объекта страхованія (такъ какъ рискъ отъ возможнаго наступленія опасности уже отвращенъ первымъ страхованіемъ), а съ другой — въ виду того, что было-бы нарушено и условіе о необходимости наличности интереса въ сохраненіи застрахованнаго предмета (такъ какъ въ данномъ случаѣ въ интересахъ страхователя,

Двойное страхованіе.

[1]) Рѣш. 4-го Д-та за 1874 г. № 1920.

[2]) Рѣш. Гражд. Кассац. Д-та Правит. Сената за 1884 г. № 114.

наоборотъ, было-бы поскорѣе его сбыть съ рукъ навлеченіемъ осуществленія опасности). На этомъ основаніи двойное страхованіе какъ въ только-что указанномъ случаѣ дополнительнаго страхованія, такъ и въ случаѣ вторичнаго страхованія предмета, уже застрахованнаго въ полной его стоимости, буде такое страхованіе совершено съ умысломъ, —должно быть признано недѣйствительнымъ, при чемъ премія остается въ пользу страховщика и страхователь подвергается уголовной отвѣтственности за обманъ (ст. 564 п. 1 имѣетъ полное сюда примѣненіе), а если оно совершено по ошибкѣ, то, по воззрѣнію большинства законодательствъ, первый договоръ остается въ силѣ, послѣдующіе-же сохраняютъ ее лишь настолько, насколько стоимость застрахованнаго предмета не покрыта страховой суммой предшествующихъ договоровъ. Аналогичное постановленіе содержится и въ ст. 600 нашего Устава Торговаго [1]), при чемъ по договорамъ, которые теряютъ силу на этой почвѣ, страховщики въ правѣ удержать въ свою пользу $^{1}/_{2}\%$ со страховой суммы, а если страхователь до окончанія рейса не увѣдомитъ подлежащихъ страховщиковъ, что заключенные съ ними договоры не должны имѣть силы, то онъ совсѣмъ не можетъ требовать отъ нихъ возвращенія преміи. Упомянутое удержаніе $^{1}/_{2}\%$ со страховой суммы или удержаніе преміи, какъ и въ прочихъ случаяхъ прекращенія дѣйствія договора по винѣ страхователя, служитъ, очевидно, вознагражденіемъ страховщика за тѣ хлопоты и дѣловые расходы, которые онъ могъ понести въ виду заключеннаго страхового договора. Въ случаѣ-же, когда преувеличенное страхованіе произошло по нѣсколькимъ одновременно заключеннымъ договорамъ, —всѣ относящіеся сюда договоры, при сохраненіи только-что изложенныхъ послѣдствій, подлежатъ соотвѣтственной редукціи, такъ какъ ни одному изъ нихъ нельзя отдать предпочтенія передъ другимъ, при чемъ каждый изъ страховщиковъ будетъ отвѣчать въ соотвѣтствующей долѣ. Но не будетъ двойного страхованія въ случаѣ, когда тотъ-же предметъ страхуется отъ различныхъ опасностей, напр., если

---

[1]) Ср. рѣш. 4-го Д-та Правит. Сената за 1890 г. № 1198/1300.

судно страхуется въ полной его стоимости по одному договору—отъ морскихъ опасностей, а по другому—отъ опасностей войны.

Страховая премія.

D. Страховая сумма, въ свою очередь, служитъ основаніемъ для опредѣленія „страховой преміи“ [1]), уплачиваемой страхователемъ страховщику въ качествѣ вознагражденія за принятый послѣднимъ на себя рискъ и указывающей, что договоръ страхованія есть договоръ возмездный. Установленіе преміи представляетъ собою существенную часть договора коммерческаго страхованія [2]), и при отсутствіи преміи договоръ получилъ-бы характеръ даренія.

Способы ея установленія

Премія или устанавливается по взаимному соглашенію сторонъ, или опредѣляется, ранѣе выработаннымъ и пріуроченнымъ къ различнымъ условіямъ риска страховщика, тарифомъ, одинаково примѣнимымъ ко всѣмъ страхователямъ (насколько въ договорѣ не сдѣлано отступленій отъ тарифа). Обыкновенно премія назначается въ видѣ денежной суммы, чаще всего—въ формѣ извѣстнаго процента съ суммы страхованія; но можетъ быть установлена и въ формѣ другихъ предоставляемыхъ выгодъ (напр., въ видѣ участія въ прибыляхъ предпріятія, или въ видѣ уплаты товаромъ). Премія въ состояніи также соединяться съ фрахтовымъ вознагражденіемъ.

и размѣры.

Съ точки зрѣнія размѣровъ, премія, помимо соображеній о конкурренціи между страховыми предпріятіями, должна быть въ соотвѣтствіи, съ одной стороны, съ вѣроятностью наступленія ущерба, а съ другой — съ его возможными размѣрами. Размѣры ущерба находятся въ связи со стоимостью страхуемаго предмета; а вѣроятность ущерба зависитъ отъ характера опасности, отъ послѣдствій наступленія которой производится страхованіе (при чемъ подчасъ

---

1) Слово „премія“ происходитъ отъ итальянскаго premio=награда.

2) Въ данномъ случаѣ имѣется въ виду лишь коммерческое страхованіе. Во взаимномъ страхованіи премій не вносится, и участіе членовъ относящихся сюда обществъ въ возмѣщеніи происшедшаго отъ наступленія опасности ущерба, а также прочихъ расходовъ по организаціи и дѣятельности общества, осуществляется при посредствѣ ихъ разверстки между членами общества пропорціонально суммѣ страхованія. Но въ морской сферѣ взаимное страхованіе встрѣчается очень рѣдко.

имѣетъ значеніе время и мѣсто плаванія), какъ равно отъ свойства самаго страхуемаго предмета и условій, въ коихъ онъ находится. Относящіяся сюда свѣдѣнія должны быть даны страхователемъ при совершеніи договора страхованія. По нашему Уставу Торговому, если страхователь скроетъ какое-либо обстоятельство, отъ котораго зависѣло возвышеніе преміи, — наступаютъ такія-же послѣдствія, какъ при сообщеніи страховщику вообще невѣрныхъ свѣдѣній, расчитанныхъ на вовлеченіе его въ заблужденіе, т. е. договоръ считается недѣйствительнымъ, страховая премія остается въ пользу страховщика и страхователь подвергается уголовной отвѣтственности (ст. 564). При установленіи преміи можно также согласиться въ договорѣ и на обычную премію, практикующуюся въ мѣстѣ страхованія при данныхъ условіяхъ. Въ частности, премія пріурочивается къ періоду страхованія. Если этотъ періодъ опредѣляется періодомъ времени, устанавливаемымъ по календарю или какъ-нибудь иначе, то премія пріурочивается къ извѣстнымъ промежуткамъ времени (напр., постольку-то въ мѣсяцъ, въ недѣлю); а буде періодъ страхованія опредѣляется извѣстнымъ рейсомъ, то премія назначается огуломъ за данный (застрахованный) рейсъ. Возможность послѣдующаго измѣненія условій, вліяющихъ на степень риска, влечетъ нерѣдко присоединеніе дополнительнаго въ договорѣ постановленія о соотвѣтствующемъ измѣненіи преміи въ смыслѣ ея увеличенія или уменьшенія.

Продолжительность страхованія.

Е. Страховщикъ принимаетъ на себя рискъ только втеченіе условленнаго времени, въ связи съ чѣмъ приходится установить продолжительность страхованія. Продолжительность эта, какъ было сказано, пріурочивается или a) къ опредѣленному періоду времени, или b) къ опредѣленному рейсу.

Пріурочение ея къ опредѣленному періоду времени

a) Періодъ времени устанавливается или опредѣленіемъ крайнихъ его пунктовъ — начала и конца — по календарю (т. е. отъ такого-то дня по такой-то день); или опредѣленіемъ начальнаго момента и, затѣмъ, послѣдующей продолжительности, измѣряемой недѣлями, мѣсяцами и т. п. (напр., отъ такого-то дня на три мѣсяца); или, наконецъ, періодъ времени можетъ имѣть своими предѣлами какіе-либо опредѣленные факты, время наступленія которыхъ для сторонъ договора въ моментъ его заключенія неизвѣстно (напр., уста-

навливается, что страхованіе должно начаться съ момента выхода судна изъ такого-то порта, или должно окончиться съ объявленіемъ ожидаемой войны между такими-то государствами). Въ случаѣ, если сторонами при опредѣленіи дня, какъ предѣла продолжительности страхованія, не указано, съ какого именно момента и до какого момента даннаго дня должно считаться страхованіе въ силѣ,—приходится разрѣшать этотъ вопросъ при помощи обычая, который можетъ, напр., установить, что страхованіе входитъ въ силу со средины (12 часовъ) дня, съ котораго дѣйствіе договора должно начаться, или съ начала (12 часовъ ночи) слѣдующаго дня, и, слѣдовательно, сохраняетъ силу до соотвѣтственнаго момента по истеченіи періода страхованія. При передвиженіи судна съ Востока на Западъ или наоборотъ, принимается во вниманіе время мѣста, гдѣ судно находится (если, конечно, въ договорѣ не постановлено иначе).

Въ частности, по отношенію къ моменту окончанія, продолжительность страхованія можетъ быть установленною или безусловно, или-же лишь условно. Въ первомъ случаѣ съ наступленіемъ этого момента со страховщика слагается дальнѣйшая отвѣтственность окончательно. Между тѣмъ какъ во второмъ случаѣ предполагается склонность страховщика на прежнихъ условіяхъ продолжать страхованіе и за предѣльный его моментъ — до окончанія совершаемаго судномъ рейса; такъ что въ раньше назначенномъ срокѣ можно усматривать въ данномъ случаѣ только масштабъ для вычисленія причитающейся дальнѣйшей преміи. Этотъ послѣдній способъ опредѣленія продолжительности страхованія имѣетъ такое большое практическое примѣненіе, что въ случаѣ сомнѣнія предполагается самъ собою, если того не было предусмотрѣно при заключеніи договора.

и рейсу.

b) Только-что указанные способы установленія продолжительности страхованія посредствомъ пріуроченія ея къ опредѣленному періоду времени подчасъ могутъ быть сопряжены съ нѣкоторыми неудобствами для страхователя. Онъ интересуется, конечно, обезпеченіемъ себя отъ риска не такъ втеченіе заранѣе предположеннаго времени, какъ скорѣе втеченіе всего того періода, когда опасность въ состояніи наступить, т. е. вплоть до окончанія рейса, а между

тѣмъ окончаніе рейса при заключеніи договора далеко не всегда можно предусмотрѣть; съ другой стороны, иногда нельзя точно установить и начала рейса, которое можетъ замедлиться по совершенно непредвидѣннымъ причинамъ. Въ результатѣ, при установленіи продолжительности страхованія посредствомъ пріуроченія ея къ опредѣленному періоду времени, страхователь вынужденъ бываетъ, съ одной стороны, платить премію за время, когда риску страхуемый предметъ совсѣмъ не подвергается въ силу того, что рейсъ или начался позже, или закончился раньше, чѣмъ было предположено, а съ другой стороны, опасаться, что въ случаѣ замедленія съ окончаніемъ рейса предметъ страхованія окажется на нѣкоторое время незастрахованнымъ. Опредѣленіе продолжительности страхованія при помощи означенія ея предѣльныхъ пунктовъ моментами времени, взятыми по календарю или пріуроченными къ тому или другому факту, не составитъ затрудненія при страхованіи судна, находящагося въ постоянномъ плаваніи и поэтому могущаго подвергнуться морскимъ опасностямъ втеченіе всего означеннаго такимъ способомъ періода времени; но этого нельзя сказать по отношенію къ страхованію такого судна, которое не постоянно находится въ движеніи, а плаваетъ лишь отдѣльными рейсами, какъ равно и по отношенію къ страхованію груза, въ виду того, что они подвергаются морскимъ опасностямъ только втеченіе рейса. Поэтому, въ интересахъ экономіи страхователя — пріурочить страхованіе къ рейсу (или къ совокупности опредѣленныхъ рейсовъ, дабы не было перерывовъ въ страхованіи между рейсами), при каковомъ условіи начало и конецъ дѣйствія договора будутъ совпадать съ началомъ и концомъ фактическаго риска. Дѣйствительно, на практикѣ опредѣленіе продолжительности страхованія предѣлами рейса является наиболѣе употребительнымъ способомъ.

Предѣлы рейса

Но, спрашивается, что считать въ такомъ случаѣ за начало и окончаніе рейса и связаннаго съ нимъ риска? —Для предупрежденія возможныхъ недоразумѣній, законодательства сами устанавливаютъ эти моменты, по крайней мѣрѣ по отношенію къ важнѣйшимъ предметамъ морского страхованія — судну и грузу. По отношенію къ судну нѣко-

по отноше-

торыя законодательства за начало рейса и связаннаго съ нимъ риска считаютъ моментъ, когда судно снимается съ якоря, а за окончаніе—когда судно бросаетъ якорь въ мѣстѣ назначенія. Но иныя законодательства, и таковыхъ большинство, находятъ, что такого рода опредѣленіе предѣловъ рейса и связаннаго съ нимъ риска отъ морскихъ опасностей—неосновательно, такъ какъ судно еще и прежде отхода изъ порта подвергается опасностямъ, а равно подвергается имъ и по приходѣ въ портъ назначенія; по каковой причинѣ и считаютъ за начало рейса и связаннаго съ нимъ риска—моментъ начала нагрузки судна, а за конецъ рейса и риска—моментъ окончанія разгрузки въ мѣстѣ назначенія. Этого правила придерживается и нашъ Уставъ Торговый, но только, впрочемъ, по отношенію къ судамъ съ грузомъ, а къ судамъ, идущимъ съ балластомъ, примѣняется первое воззрѣніе (ст. 576). Что-же касается до груза, то второй принципъ примѣняется всѣми законодательствами, считая началомъ рейса и связаннаго съ нимъ риска — моментъ, когда грузъ будетъ взятъ съ берега для нагрузки, а концомъ—моментъ окончанія выгрузки на берегъ въ мѣстѣ назначенія. Въ связи съ симъ, если грузъ можетъ быть доставленъ на предназначенное судно или съ него доставленъ на берегъ не иначе, какъ при помощи мелкихъ перевозочныхъ судовъ,—онъ считается состоящимъ на отвѣтственности страховщика и во время пребыванія на этихъ перевозочныхъ судахъ. Такъ постановляетъ и нашъ Уставъ Торговый (ст. 575 съ примѣч.). Когда судно или грузъ страхуются до того или другого порта альтернативно,—окончаніемъ рейса слѣдуетъ считать прибытие и выгрузку въ одномъ изъ назначенныхъ портовъ; а буде страхованіе происходитъ до нѣсколькихъ опредѣленныхъ портовъ (напр., отъ порта А до портовъ В и С), то за окончаніе рейса нужно принять прибытіе и выгрузку въ послѣднемъ мѣстѣ назначенія (по порядку портовъ, изложенному въ полисѣ, или въ обычной для застрахованнаго рейса очереди). Когда совсѣмъ не указано порта, а только установлено приблизительное географическое положеніе мѣста назначенія (напр., судно идетъ къ такому-то берегу такой-то страны), то при страхованіи судна, казалось-бы, рискъ страховщика долженъ продол-

жаться втеченіе всего пребыванія судна въ означенной географической полосѣ, а при страхованіи груза — вплоть до выгрузки его въ одномъ изъ портовъ условленнаго берега. При страхованіи и на обратный рейсъ, отвѣтственность страховщика продолжается до возвращенія и разгрузки судна. При застрахованіи уже по отплытіи судна, началомъ риска принимается моментъ заключенія договора, буде въ полисѣ не постановлено иначе. Въ случаѣ, если рейсъ будетъ сокращенъ по волѣ страхователя или по необходимости, — мѣсто окончанія рейса должно считаться за портъ назначенія (ст. 575 съ примѣч.), и дѣйствіе договора признаваться истекшимъ съ окончаніемъ разгрузки. Впрочемъ, по отношенію къ грузу прекращеніе дѣйствія договора въ случаѣ сокращенія рейса въ силу необходимости, казалось-бы, должно находить примѣненіе лишь въ томъ случаѣ, когда капитану не приходится заботиться о дальнѣйшей доставкѣ груза по мѣсту назначенія; иначе страховщикъ продолжаетъ нести страхъ и за дальнѣйшую перевозку груза, хотя-бы она происходила даже сухимъ путемъ,—въ виду того, что послѣ начала страха независящее отъ страхователя измѣненіе условій риска не устраняетъ отвѣтственности страховщика.

Продолжительность нагрузки или разгрузки, отзывающаяся на рискѣ страховщика, опредѣляется или сторонами договора, или, за отсутствіемъ этого, подчасъ и закономъ. Такъ, у насъ Уставъ Торговый въ дѣлѣ страхованія какъ для нагрузки, такъ и для выгрузки назначаетъ 21-дневный срокъ (буде въ полисѣ не постановлено иначе), и убытки, могущіе произойти отъ умышленнаго промедленія при нагрузкѣ или выгрузкѣ, не состоятъ уже на отвѣтственности страховщика (ст. 577); отвѣтственность страховщика возобновляется лишь съ отваломъ судна въ путь.

Что касается до пассажирскихъ пароходовъ, то за начало рейса и связаннаго съ нимъ риска слѣдовало-бы считать вступленіе на судно перваго пассажира на данный рейсъ, а за конецъ—оставленіе судна послѣднимъ пассажиромъ, такъ какъ назначеніе судна на данный рейсъ начинается и заканчивается съ этими моментами.

и прочимъ предметамъ страхованія.

По отношенію къ прочимъ предметамъ страхованія, если въ договорѣ не постановлено иначе, начало и конецъ

рейса и связаннаго съ нимъ риска приходится пріурочить къ началу и окончанію рейса и риска по страхованію судна, или груза—смотря по тому, съ которымъ изъ нихъ застрахованный предметъ находится въ ближайшей связи. Но, само собой разумѣется, буде интересъ, какъ предметъ страхованія, возникаетъ только послѣ начала уже рейса, то и рискъ по этому интересу, а въ связи съ симъ и періодъ страхованія, долженъ начинаться лишь съ момента возникновенія интереса (напр., рискъ по бодмерейнымъ деньгамъ начинается только съ момента ихъ выдачи).

Страхованіе можетъ простираться и на часть только рейса,—очевидно, представляющую собою наибольшую для страхователя опасность. Съ другой стороны, продолжительность страхованія въ состояніи быть пріуроченной къ рейсу и въ то-же время къ опредѣленному періоду времени.

Въ заключеніе укажемъ, что, разъ начавшись, продолжительность страхованія течетъ независимо отъ того—застрахованный предметъ находится въ движеніи, или его движеніе пріостановилось; лишь-бы условленная продолжительность страхованія не была истекшею.

Рейсъ, по отношенію къ которому происходить страхованіе.

F. Наконецъ, немаловажное значеніе для опредѣленія степени риска страховщика имѣетъ также самый маршрутъ, котораго будетъ придерживаться судно на пути отъ мѣста отправленія до мѣста назначенія, такъ какъ морскія опасности въ различныхъ мѣстахъ могутъ быть неодинаковы. На этой почвѣ страховщики подчасъ совсѣмъ слагаютъ съ себя отвѣтственность по плаванію въ нѣкоторыхъ районахъ. Съ другой стороны, направленіе рейса связано бываетъ съ его продолжительностью, а слѣдовательно и съ продолжительностью риска страховщика. Вслѣдствіе такихъ соображеній является существеннымъ условіемъ договора означеніе также застрахованнаго рейса въ смыслѣ его направленія. Опредѣленіе рейса въ данномъ отношеніи производится при помощи указанія мѣста отправленія судна, мѣста его назначенія и пути, котораго оно будетъ придерживаться. Если этотъ путь не указанъ съ надлежащею подробностью, то считается условленнымъ путь обычный, т. е. котораго обыкновенно придерживаются суда, плавающія между данными пунктами отправленія и назначенія, въ извѣстное время

года, при данной конструкціи судна и удовлетворяя условіямъ быстроты движенія и безопасности. Въ случаѣ означенія, въ качествѣ мѣста отправленія или мѣста назначенія, цѣлой страны, острова или берега,—выборъ порта, изъ котораго собственно послѣдуетъ отправленіе, а также порта, куда судно должно будетъ прибыть, считается предоставленнымъ на усмотрѣніе страхователя. Но случается, что опредѣленіе рейса, въ смыслѣ не только его направленія, но и установленія портовъ отправленія и назначенія, предоставляется вполнѣ на выборъ страхователя, съ ограниченіемъ иногда развѣ только района плаванія. Такое явленіе имѣетъ мѣсто обыкновенно при страхованіи судна не на извѣстный рейсъ, а на извѣстный періодъ времени, и покоится на общемъ довѣріи страховщика къ добросовѣстности судохозяина и на увѣренности въ годности судна и опытности капитана.

Отступленіе отъ установленнаго рейса безъ уважительныхъ причинъ, по нашему закону, освобождаетъ страховщика отъ отвѣтственности за происшедшіе убытки (ст. 590 п. 7)—за измѣненіемъ тѣхъ условій, въ виду которыхъ былъ заключенъ договоръ.

Дополнительныя соображенія о содержаніи договора.

Кромѣ изложенныхъ существенныхъ элементовъ договора, въ содержаніе его могутъ быть включены и другія условія по соглашенію контрагентовъ, насколько, конечно, эти условія не противорѣчатъ законамъ, нравственности и общественному порядку [1]). Съ другой стороны, если страховщикомъ является предпріятіе, дѣйствующее на основаніи присвоеннаго ему устава,—въ опредѣленіи деталей содержанія договора нѣтъ необходимости, такъ какъ въ полисѣ можетъ быть сдѣлана ссылка на соотвѣтствующія статьи устава, болѣе подробно регулирующія интересующіе вопросы; страхователю-же подлежащія статьи устава, на основаніи котораго дѣйствуетъ страховщикъ, предполагаются извѣстными, разъ онъ принялъ полисъ. Сомнѣнія въ смыслѣ постановленій договора должны толковаться въ пользу страхователя, такъ какъ отъ страховщика зависѣло формулировать условія страхованія болѣе опредѣленно.

---

[1]) Зак. Гражд., ст.ст. 1528—1530.

Что касается до внѣшней стороны договора морского страхованія, то въ настоящее время для него всѣми законодательствами рекомендуется (съ тою или другою степенью обязательности) письменная форма изложенія. Какъ раньше было сказано, договоръ страхованія (не только морского, но и иного вида также), выраженный въ письменной формѣ, называется „полисомъ“ [1]). Помимо письменности, для договора морского страхованія почти повсюду установлены опредѣленныя форма и содержаніе—въ виду важности этого договора и съ цѣлью предупрежденія возможныхъ на почвѣ страхованія злоупотребленій. При всемъ томъ, въ юриспруденціи все болѣе распространяется мнѣніе, что далеко не всѣ изъ указываемыхъ въ законѣ элементовъ формы и содержанія полиса представляютъ существенную для договора важность и влекутъ его недѣйствительность въ случаѣ ихъ отсутствія; что даже самая письменность имѣетъ значеніе лишь для доказательности договора, а не для его силы. Нашъ законъ также указываетъ на письменность договора морского страхованія (это вытекаетъ изъ того, что актъ договора онъ называетъ полисомъ), но формы не устанавливаетъ (ст. 558, примѣч., и ст. 568). Отсюда можно прійти къ заключенію, что и у насъ письменность служитъ также только для доказательности заключенія договора, а не для его дѣйствительности [2]), въ связи съ чѣмъ по тѣмъ вопросамъ, которые не регулированы письменно, возможенъ допросъ свидѣтелей, такъ какъ словесная форма закономъ не устранена [3]). При отсутствіи-же опредѣленной формы для

Внѣшняя сторона договора.

---

[1]) Отъ латинскаго policeri = обѣщать (въ данномъ случаѣ — въ смыслѣ обѣщанія выполненія страховщикомъ условленныхъ обязанностей, главнымъ образомъ, конечно, по уплатѣ страхового вознагражденія). Отсюда образовалось и соотвѣтственное итальянское названіе „polizza“.

[2]) Хотя Сенатъ высказался за то, что письменная форма для договора морского страхованія обязательна, но не непремѣнно въ видѣ полиса (рѣш. 4-го Д-та. за 1886 г. № 145, за 1895 г. № 1278; см. также рѣш. СПБургскаго Коммерч. Суда отъ 31 окт. 1883 г. по дѣлу Берштейна съ Русскимъ Лойдомъ).

[3]) См. Зак. Гражд., ст. 571, примѣч., и Уставъ Гражд. Судопр., ст. 409.

полиса, внѣшняя сторона договора морского страхованія должна удовлетворять внѣшнимъ элементамъ договоровъ вообще. При этомъ, существеннымъ для силы договора элементомъ является лишь подпись страховщика[1])—въ знакъ принятія имъ на себя обязательствъ по страхованію. Между тѣмъ какъ подпись страхователя уже играетъ второстепенную роль, такъ какъ свою главную обязанность—по уплатѣ преміи—онъ выполняетъ нерѣдко при заключеніи самаго договора (по крайней мѣрѣ этого всегда можетъ потребовать страховщикъ); если-же премія не уплачивается впередъ, то страхователь обыкновенно выдаетъ обязательство внести ее впослѣдствіи, снабжая это обязательство своею подписью; помимо того, подпись страхователя фигурируетъ и на объявленіи о желаніи совершить договоръ страхованія со всѣми того послѣдствіями. Прочіе элементы внѣшней стороны договора могутъ быть замѣнены наличностью другихъ письменныхъ доказательствъ, кромѣ полиса.

Содержаніе полиса по нашему праву.

Не устанавливая опредѣленной формы для полиса, нашъ Уставъ Торговый все-таки указываетъ его содержаніе, хотя и не стѣсняя сторонъ въ дальнѣйшемъ пополненіи и даже измѣненіи указаннаго въ законѣ содержанія полиса (ст.ст. 567 и 568 п. 11). Дѣйствительно, установить разъ навсегда содержаніе полиса нельзя, такъ какъ это содержаніе зависитъ и отъ предмета, который отдается на страхъ, и отъ конкретныхъ обстоятельствъ страхованія. Согласно ст. 568, въ содержаніе полиса должны войти нижеслѣдующіе элементы:

1) „Имя того, или тѣхъ, кто отдаетъ на страхъ и кто принимаетъ, а также имя корабельщика“, т. е. должны быть означены стороны договора и капитанъ судна. Указаніе въ полисѣ имени страховщика необходимо по соображеніямъ, раньше изложеннымъ, именно въ виду того, что стороной, принимающей на себя обязательства, является фактически главнымъ образомъ страховщикъ. Указаніе имени страхователя нужно вслѣдствіе личнаго характера страхового договора. Въ связи съ симъ, полисы на предъявителя по иму-

1) Рѣш. Гражд. Кассац. Д-та Правит. Сената за 1880 г. № 180.

щественному страхованію у насъ недопустимы. Но практика выработала пріемъ, лишившій, на легальной почвѣ, полисъ первоначальнаго его личнаго характера, именно состоящій въ томъ, что въ полисѣ по страхованію груза иногда прописывается имя лица, непосредственно заключившаго договоръ, съ присоединеніемъ формулы „за счетъ кого слѣдуетъ“. Эта формула, съ одной стороны, предоставляетъ возможность воспользоваться страхованіемъ каждому, кто будетъ имѣть интересъ въ сохраненіи застрахованнаго предмета и будетъ обладать полисомъ, а съ другой стороны, даетъ возможность скрыть—заключенъ договоръ самимъ страхователемъ, его повѣреннымъ, или даже и совсѣмъ постороннимъ лицомъ, несмотря на недопущеніе послѣдняго случая нашимъ закономъ [1]). Имя корабельщика имѣетъ значеніе для опредѣленія риска страховщика, такъ какъ опытность капитана, очевидно, можетъ вліять на степень риска отъ угрожающихъ морскихъ опасностей. Равнымъ образомъ, указаніе имени корабельщика служитъ и для опредѣленія судна, на которомъ должно быть погружено страхуемое имущество. Но означеніе имени капитана не значитъ, чтобы договоръ сдѣлался недѣйствительнымъ вслѣдствіе перемѣны капитана; напротивъ, перемѣна послѣдняго въ плаваніи по уважительнымъ причинамъ возможна, что̀ и выражается въ смыслѣ выработанной практикою прибавки къ имени капитана выраженія „или кто другой вмѣсто него“; впрочемъ, эта прибавка не даетъ права послать судно изъ самаго мѣста отправленія съ инымъ капитаномъ, нежели было означено въ полисѣ.

2) „Истинное и подробное извѣстіе о состояніи корабля или судна, товара или груза, или другого чего отдаваемаго на страхъ, съ означеніемъ цѣнности и количества онаго“, т. е. требуется установленіе предмета страхованія. Подробное означеніе судна, съ указаніемъ, конечно, его конструкціи, прочности и т. п., не только вліяетъ на степень риска страховщика, но и служитъ элементомъ для опредѣленія застрахованнаго груза, дабы знать въ случаѣ несчастія, что погибшій грузъ былъ именно застрахованнымъ, а не инымъ,

---

[1]) См. также сказанное на стр. 256—258.

принадлежавшимъ, можетъ быть, тому-же хозяину и состоявшимъ изъ однородныхъ вещей. Означенiе судна обыкновенно происходитъ при помощи указанiя его имени и типа, къ которому оно принадлежитъ по своей конструкцiи. Указанiя одного имени недостаточно, такъ какъ одно и то-же имя можетъ быть у различныхъ судовъ. Впрочемъ, на практикѣ возможны случаи, когда нельзя указать судна, на которомъ должно отправиться страхуемое имущество; въ такихъ случаяхъ какъ иностранныя законодательства, такъ и практика морского страхованiя освобождаютъ страхователя отъ означенiя судна, на коемъ должно отправиться страхуемое имущество, или допускаютъ указанiе, что товаръ будетъ отправленъ на такомъ-то суднѣ „или какомъ-нибудь другомъ". Тѣмъ болѣе, слѣдовательно, можно допустить отсутствiе означенiя типа судна, такъ какъ о немъ страховщикъ въ состоянiи всегда освѣдомиться изъ портоваго реестра. Что касается до означенiя принадлежностей судна, при страхованiи послѣдняго, то онѣ, какъ раньше уже было сказано, подразумѣваются сами собою; но такъ какъ въ различныхъ мѣстахъ считаютъ непосредственными принадлежностями судна различные предметы, то нелишне и ихъ перечислить въ полисѣ. Элементомъ-же описанiя груза, по нашему закону, является, между прочимъ, цѣнность и количество его. Въ частности, означенiе цѣнности имѣетъ цѣлью выяснить —страховая сумма не выше-ли стоимости страхуемаго предмета, что, конечно, не можетъ быть допущено по раньше изложеннымъ соображенiямъ. Само собой разумѣется, необходимо указанiе и рода предмета: отъ него зависитъ какъ степень риска страховщика, такъ и выясненiе, въ случаѣ несчастiя, тождественности погибшаго груза съ застрахованнымъ [1]). Для индивидуализацiи застрахованнаго груза можетъ служить также указанiе товарныхъ знаковъ, способа упаковки и тому подобныхъ деталей. При страхованiи фрахта слѣдуетъ опредѣлить—застраховывается валовой фрахтъ, или чистый.

3) „Отдается-ли корабль или грузъ въ полной цѣнѣ,

---

[1]) Ср. сказанное на стр. 261 и 262.

или только въ опредѣленной части", т. е. подлежитъ указанію страховая сумма. Это означеніе необходимо для расчетовъ страховщика со страхователемъ въ случаѣ несчастія. Хотя опредѣленіе, находящейся въ связи съ установленіемъ страховой суммы, цѣнности страхуемаго происходитъ подъ контролемъ страховщика, слѣдовательно—съ его согласія, но такъ какъ, вслѣдствіе фактической затруднительности, а иногда даже и невозможности точнаго опредѣленія цѣнности страхуемаго при заключеніи договора, страховщику приходится нерѣдко основываться на однихъ лишь показаніяхъ страхователя, то, при обнаруженіи обмана или ошибки со стороны страхователя, иностранныя законодательства, а у насъ судебная практика, какъ раньше уже было сказано, предоставляютъ страховщику право доказывать впослѣдствіи, по заключеніи договора, что означенная въ полисѣ оцѣнка застрахованнаго имущества не соотвѣтствуетъ дѣйствительности. Въ виду такого, предоставленнаго страховщику, права опровергать помѣченную въ полисѣ цѣнность застрахованнаго имущества, означеніе послѣдней въ полисѣ теряетъ свое значеніе. Дѣйствительно, страховая практика допускаетъ полисы и безъ помѣтки цѣнности застрахованнаго имущества, называемые „открытыми" полисами (offene Policen), въ противоположность полисамъ съ означеніемъ цѣнности страхуемаго и именуемымъ „таксированными" (taxierte Policen). При открытыхъ полисахъ цѣна страхуемаго предмета опредѣляется впослѣдствіи—въ случаѣ, если это будетъ необходимо. При отсутствіи-же указанія страховой суммы, надо, какъ раньше уже было изложено, полагать, что страхуется имущество въ полной его цѣнности.

4) „Въ мирное, или военное время" имѣетъ быть совершонъ рейсъ, такъ какъ политическія обстоятельства странъ, между которыми происходитъ морское сообщеніе, конечно, вліяютъ на степень риска страховщика. Если рискъ предположенъ въ мирное время, а возникнетъ война,—договоръ страхованія будетъ считаться недѣйствительнымъ за измѣненіемъ условій, при которыхъ онъ былъ заключенъ; но такихъ послѣдствій нельзя ожидать отъ измѣненія условій въ противоположномъ смыслѣ, т. е. когда въ полисѣ прописано военное время, а рейсъ фактически будетъ совершонъ по

прекращеніи войны, или въ случаѣ, если войны совсѣмъ не возникло,—такъ какъ при этихъ условіяхъ рискъ страховщика не увеличился-бы, а, напротивъ, уменьшился-бы, по каковой причинѣ и нѣтъ основанія считать договоръ недѣйствительнымъ.

5) „Противу всѣхъ опасностей, или противу нѣкоторыхъ, или съ исключеніемъ какихъ-либо". Указаніе въ полисѣ опасностей, противъ коихъ происходитъ страхованіе, на практикѣ перешло въ означеніе лишь тѣхъ опасностей, за которыя страховщикъ не отвѣчаетъ, такъ какъ теперь вообще принято считать, что морское страхованіе производится ото всѣхъ морскихъ опасностей—кромѣ исключеній, означенныхъ въ полисѣ. Такъ смотритъ и нашъ Уставъ Торговый (ст. 573).

6) „Беретъ-ли страховщикъ на свою отвѣтственность крушеніе, которое могло уже случиться, или отвѣчаетъ только за будущее". Страхованіе отъ крушенія уже имѣвшаго мѣсто собственно — невозможно, за отсутствіемъ страхуемаго предмета и риска; но во вниманіе къ особенностямъ морского плаванія, какъ раньше уже говорилось, практика допустила страхованіе также отъ имѣвшаго уже мѣсто крушенія, что̀ перешло и въ законъ, ставящій для дѣйствительности договора въ этомъ случаѣ лишь одно условіе: чтобы договоръ былъ заключенъ bona fide, безъ обмана, т. е. чтобы страхователь во время совершенія договора не зналъ, что страхуемое имъ имущество уже погибло (ст. 564)[1]. Но указанное страхованіе имѣетъ мѣсто только при наличности выраженнаго въ полисѣ согласія страховщика взять на себя отвѣтственность и за крушеніе, случившееся до заключенія договора; почему такое условіе, какъ являющееся исключеніемъ изъ общаго правила, и имѣетъ существенное значеніе. Безъ его наличности отвѣтственность страховщика не можетъ подвергнуться распространительному толкованію, въ ущербъ его интересамъ.

7) „Время, съ котораго страхъ начинается и когда оканчивается". Означеніе продолжительности періода страхованія

---

[1]) См. также сказанное на стр. 278 и 279.

и времени, къ которому этотъ періодъ пріуроченъ, имѣетъ значеніе, помимо вліянія на опредѣленіе риска страховщика, и въ томъ еще отношеніи, что указаніе времени рейса или его застрахованной части является нерѣдко чуть-ли не единственнымъ моментомъ въ дѣлѣ опредѣленія свойства страхуемаго предмета—въ виду фактической возможности неозначенія въ полисѣ ни имени судна, ни капитана, ни цѣнности и даже рода страхуемаго товара. Какъ устанавливается продолжительность страхованія, — было указано ранѣе.

8) „Мѣсто, откуда корабль отправляется, отплылъ или долженъ пойти, когда именно, куда назначенъ и куда обязанъ зайти на пути, а также предназначается-ли для обратнаго рейса“. Перечисленныя въ этомъ пунктѣ подробности, устанавливающія рейсъ судна, имѣютъ значеніе для опредѣленія риска страховщика, а потому и подлежатъ внесенію въ полисъ; при всемъ томъ въ дѣйствительности, по практическимъ соображеніямъ, въ полисѣ капитану нерѣдко предоставляется право дѣлать остановку по мѣрѣ необходимости, а также отступать отъ предназначеннаго пути.

9) „Премія или плата страхованія, съ означеніемъ, при заключеніи-ли договора должна быть уплачена вся сполна, или разсрочивается“. Страхованіе есть договоръ возмездный, предполагающій наличность преміи. А потому, если-бы внесеніе преміи не было установлено, то все-таки она подразумѣвалась-бы. Буде-же не означено размѣра преміи,—можно пополнить этотъ пробѣлъ заимствованіемъ обычной преміи при данныхъ условіяхъ страхованія.

10) „Мѣсто нагрузки и выгрузки товаровъ“. Это указаніе имѣетъ иногда значеніе для опредѣленія риска страховщика, а также въ случаѣ, когда нагрузка и разгрузка должны быть произведены не въ обычномъ мѣстѣ.

Наконецъ, въ полисъ вносятся 11) „всѣ тѣ вообще обстоятельства или свѣдѣнія, кои страховщикъ признаетъ существенно нужными, и вообще всѣ условія, со взаимнаго согласія договаривающихся сторонъ постановляемыя“, — конечно, какъ сказано было, не противорѣчащія законамъ, нравственности и общественному порядку. При этомъ, согласно примѣчанію къ ст. 568, если въ полисѣ нѣтъ условія

„свободенъ отъ убытковъ, кои могутъ произойти отъ войны", то на случай войны должны быть, по возможности, исчислены тѣ обстоятельства, при которыхъ возвышается премія, а также должна быть опредѣлена относящаяся сюда премія.

Въ заключеніе прибавимъ отъ себя, что въ полисѣ нужно помѣтить и день заключенія договора. При страхованіи на извѣстный періодъ времени начиная отъ дня заключенія договора, день этотъ, конечно, будетъ фигурировать въ полисѣ. Но день заключенія договора и помимо этого случая имѣетъ значеніе для разрѣшенія многихъ вопросовъ, связанныхъ со страхованіемъ. Такъ, означеніе его важно при двойномъ страхованіи—въ цѣляхъ опредѣленія, какой договоръ заключенъ ранѣе и поэтому долженъ остаться въ силѣ; или въ случаѣ, когда приходится разрѣшать вопросъ о томъ, извѣстно-ли было во время совершенія договора страховщику — о минованіи опасности, а страхователю —о разразившейся уже опасности; какъ равно для установленія начальнаго момента исчисленія давности по искамъ, вытекающимъ изъ договора.

На практикѣ полисы составляются на заранѣе заготовленныхъ печатныхъ бланкахъ съ пробѣлами, предназначенными для внесенія какъ специфическихъ элементовъ даннаго договора, такъ и особыхъ условій, устанавливаемыхъ по соглашенію сторонъ.

Врученіе полиса страхователю

Составленный, согласно вышеизложеннымъ положеніямъ, полисъ долженъ быть переданъ страхователю, такъ какъ полисъ представляетъ собою актъ долгового обязательства, кредиторомъ по коему является страхователь, который и долженъ имѣть въ своихъ рукахъ этотъ документъ для обоснованія своихъ правъ. Само собой разумѣется, полученіе страхователемъ полиса должно быть съ согласія страховщика, при чемъ, по нашему закону, какъ сказано было, должна быть уплачена по крайней мѣрѣ часть преміи, если въ договорѣ не постановлено противнаго.

и дальнѣйшая его передача.

Что касается до передачи полиса страхователемъ другому лицу, то, какъ вытекаетъ изъ началъ, лежащихъ въ основаніи договора страхованія вообще, а также изъ уставовъ нашихъ страховыхъ обществъ, полисъ имѣетъ личный характеръ, основываясь на личномъ довѣріи страховщика

къ данному страхователю и къ его заботливости о застрахованномъ имъ предметѣ. По этой причинѣ, буде страхованіе не заключено „за счетъ кого слѣдуетъ", когда личность владѣльца застрахованнаго имущества должна считаться для страховщика не имѣющею значенія [1]),—передача полиса, совпадающая съ перемѣной страхователя, по прочимъ видамъ имущественнаго страхованія, кромѣ морского, у насъ можетъ быть допущена не иначе, какъ съ согласія страховщика, подъ страхомъ, въ противномъ случаѣ, утраты полисомъ своей силы. Объ этомъ говорятъ уставы нашихъ страховыхъ обществъ; на этомъ принципѣ настаиваетъ и наша судебная практика [2]). Лишь въ случаѣ смерти страхователя, его мѣсто заступаютъ наслѣдники въ силу уже закона, переносящаго на наслѣдниковъ права и обязанности наслѣдодателя. Въ морскомъ же страхованіи нашъ законъ допускаетъ передачу полиса безъ согласія страховщика, руководствуясь, очевидно, соображеніемъ, что въ морскомъ страхованіи личность страхователя не имѣетъ большого значенія для риска страховщика; съ другой стороны, въ виду возможнаго втеченіе плаванія перехода застрахованнаго предмета къ иному владѣльцу, признаніе ранѣе заключеннаго страхованія недѣйствительнымъ за перемѣною личности страхователя было-бы для новаго владѣльца и невыгоднымъ, и затруднительнымъ. Именно ст. 571 Устава Торговаго гласитъ: „полисъ можетъ быть передаваемъ страхователемъ изъ рукъ въ руки, съ надлежащими надписями, а потому страховщикъ обязанъ платить только предъявителю полиса" [3]). На этой почвѣ Сенатъ призналъ

---

[1]) Полисы на предъявителя, какъ раньше было указано, по имущественному страхованію у насъ не могутъ быть выдаваемы. Между тѣмъ какъ за границей практика и нѣкоторыя законодательства допускаютъ полисы не только приказные (возлагающіе на страховщика обязанность платить страховое вознагражденіе помѣченному въ полисѣ лицу или „его приказу"), но и прямо на предъявителя — подлежащіе, слѣдовательно, передачѣ безо всякихъ формальностей, а просто изъ рукъ въ руки: кто является держателемъ полиса, тотъ и можетъ претендовать на страховое вознагражденіе.

[2]) Рѣш. Гражд. Кассац. Д-та Правит. Сената: за 1878 г. № 196, за 1886 г. № 13.

[3]) Ср. рѣш. Суд. Д-та Правит. Сената за 1902 г. № 839.

право передачи полиса даже по бланковымъ надписямъ[1]); а для того, чтобы о передачѣ полиса не было нужды въ обязательномъ сообщеніи страховщику, практика ввела и у насъ обычай писать полисы „приказу“ страхователя (насколько по крайней мѣрѣ личность страхователя извѣстна при самомъ заключеніи договора). Но указанное положеніе закона о правѣ передачи полиса имѣетъ, очевидно, лишь диспозитивный характеръ, по каковой причинѣ оно можетъ быть отмѣнено договоромъ, или правилами устава страхового общества. Во всякомъ случаѣ, для дѣйствительности страхованія новый владѣлецъ полиса долженъ удовлетворять установленнымъ для страхованія условіямъ, главнымъ изъ коихъ является, конечно, наличность интереса въ застрахованномъ предметѣ, обусловленная пріобрѣтеніемъ правъ на послѣдній. Съ другой-же стороны, и страховщикъ продолжаетъ имѣть право дѣлать тѣ-же возраженія по отношенію къ новому владѣльцу полиса, которыя онъ могъ-бы дѣлать по адресу первоначальнаго страхователя (хотя-бы эти возраженія вытекали изъ личныхъ отношеній страховщика къ цеденту и не имѣли основанія въ содержаніи полиса); равнымъ образомъ, такъ какъ по цессіи можно передавать лишь права, а не обязанности,—обязанность платить премію (если послѣдняя пока не была внесена) лежитъ по-прежнему на томъ страхователѣ, который заключилъ договоръ, и страховщикъ премію можетъ съ него взыскивать.

Само собою разумѣется, передача полиса не одно и то-же, что передача права на полученіе причитающагося страхового вознагражденія. Коль скоро застрахованный предметъ уничтоженъ разразившеюся опасностью и тѣмъ порвалась связь, существовавшая, по силѣ страхового договора, между страхователемъ и его имуществомъ,—договоръ уже утрачиваетъ свой личный характеръ, и все содержаніе договора сводится къ обязанности страховщика вознаградить страхователя за понесенный имъ отъ наступленія несчастія ущербъ. Поэтому, для передачи страхователемъ другому лицу, по наступленіи несчастія, претензіи на полученіе страхового

[1]) Рѣш. 4-го Д-та за 1897 г. № 47.

вознагражденія—согласія страховщика уже не должно требоваться[1]. Этотъ принципъ подлежитъ распространенію, конечно, и на случаи только поврежденія застрахованнаго предмета.

Вытекающія изъ договора юридическія отношенія.

III. Изъ договора морского страхованія, какъ всякаго двусторонняго договора, вытекаютъ для заключившихъ его сторонъ взаимныя права и обязанности. Эти права и обязанности аналогичны правамъ и обязанностямъ, происходящимъ изъ договора имущественнаго страхованія любого другого вида. Хотя, по внесеніи преміи страхователемъ, главная вытекающая изъ договора обязанность лежитъ на страховщикѣ, но, при всемъ томъ, и у страхователя имѣются нѣкоторыя дополнительныя обязанности помимо внесенія преміи. Въ связи съ симъ разсмотримъ обязанности, лежащія на страхователѣ и на страховщикѣ; изъ нихъ-же будутъ явствовать и соотвѣтственныя права сторонъ договора.

Обязанности страхователя: по внесенію страховой преміи,

На обязанности страхователя лежитъ прежде всего внесеніе условленной страховой преміи въ пользу страховщика. Ранѣе указаны были способы установленія преміи и опредѣленія ея размѣровъ. Въ частности, когда премія исчисляется по времени, она, нормально, опредѣляется соотвѣтственно продолжительности фактическаго пребыванія застрахованнаго предмета въ плаваніи; когда-же она пріурочена къ рейсу,—продолжительность плаванія не имѣетъ значенія, кромѣ случая, когда увеличенная продолжительность рейса явилась результатомъ вины капитана или судохозяина. Время уплаты преміи устанавливается по соглашенію сторонъ договора. Въ прочихъ отрасляхъ страхованія премія вносится обыкновенно впередъ за весь періодъ страхованія, или за опредѣленную его часть въ случаѣ установленія періодической уплаты преміи. Такой порядокъ внесенія преміи былъ и въ морскомъ страхованіи. Но въ настоящее время, съ одной стороны, въ виду значительныхъ размѣровъ преміи, вслѣдствіе чего доставленіе слѣдующей къ уплатѣ суммы при началѣ рейса составило-бы немалое затрудненіе для страхова-

---

[1]) Рѣш. Гражд. Кассац. Д-та Правит. Сената: за 1878 г. № 196, за 1879 г. № 159, за 1908 г. № 93.

теля, а съ другой стороны, подъ вліяніемъ конкурренціи и совершенія торговыхъ сдѣлокъ обыкновенно въ кредитъ,—премія въ морскомъ страхованіи нерѣдко стала кредитоваться въ смыслѣ допущенія ея разсрочки и отсрочки до конца рейса; иногда устанавливается, что въ случаѣ несчастія премія будетъ удержана изъ страхового вознагражденія; подчасъ даже уславливаются, что премія подлежитъ внесенію только при благопріятномъ окончаніи плаванія. За отсутствіемъ въ договорѣ постановленія о разсрочкѣ или отсрочкѣ, премія подлежитъ внесенію при заключеніи договора. Нашъ Уставъ Торговый даже прямо высказывается въ томъ смыслѣ, что договоръ не входитъ въ силу, пока не внесена премія вся или частью (по условіямъ договора) и о томъ не сдѣлано расписки на полисѣ (ст. 574). Но такое постановленіе, допускающее какъ-бы только разсрочку, не должно исключать значенія соглашенія сторонъ и въ отношеніи отсрочки преміи. Такъ смотритъ и Сенатъ [1]. Въ случаѣ отсрочки или разсрочки преміи, невнесеніе ея въ срокъ порождаетъ послѣдствія, установленныя въ полисѣ, а въ томъ числѣ можетъ быть признано, что договоръ при такомъ условіи теряетъ силу; если-же въ договорѣ случая невнесенія преміи въ установленный срокъ не предусмотрѣно, то за страховщикомъ лишь слѣдуетъ признать право на требованіе выполненія договора со стороны страхователя въ смыслѣ уплаты преміи, а буде несчастіе уже наступило, то и право на удержаніе преміи изъ того вознагражденія, которое должно быть выдано страхователю. И только при періодической уплатѣ преміи невнесеніе страхователемъ преміи въ одинъ изъ послѣдующихъ сроковъ должно считать выраженіемъ нежеланія страхователя продолжить дѣйствіе договора, и въ связи съ симъ остается признать дальнѣйшее существованіе договорныхъ отношеній прекратившимся.

Внесеніе преміи происходитъ въ мѣстѣ, указанномъ въ договорѣ; а если оно не указано, то въ этомъ отношеніи подлежатъ примѣненію обычныя правила объ исполненіи обязательствъ. Обыкновенно премія вносится по мѣсту жительства страховщика—самого, или его представителя.

---

[1]) Рѣш. 4-го Д-та за 1886 г. № 145.

Установленная въ договорѣ премія, по общему правилу, можетъ быть измѣнена только по соглашенію сторонъ, насколько въ полисѣ не предусмотрѣно увеличенія или уменьшенія преміи въ зависимости отъ измѣнившихся обстоятельствъ. Въ связи съ симъ, хотя-бы страхователь сократилъ рискъ страховщика уменьшеніемъ рейса или какимъ-либо другимъ образомъ, онъ безъ согласія послѣдняго не имѣетъ права соотвѣтственно уменьшить и премію, кромѣ только нѣкоторыхъ случаевъ, въ которыхъ самъ законъ допускаетъ сокращеніе преміи въ зависимости отъ уменьшенія риска страховщика. Такъ, по нашему Уставу Торговому, подлежитъ возвращенію часть преміи, по соглашенію сторонъ или, при отсутствіи таковаго, по опредѣленію суда,—въ случаяхъ: „если страхователь требуетъ уничтоженія полиса въ то время, когда морскіе убытки начали уже состоять на отвѣтственности страховщика" (т. е., по вступленіи договора въ силу, потребуетъ прекращенія договорныхъ отношеній); или когда страхованіе было совершено и на обратный рейсъ, но этотъ рейсъ не состоялся; или когда судно хотя и возвратилось, однако-же безъ груза, или грузъ былъ неполный; а также когда судно или грузъ застрахованы до разныхъ мѣстъ и до каждаго мѣста опредѣлена была особая премія, между тѣмъ судно пойдетъ только въ нѣкоторыя изъ этихъ мѣстъ (ст. 597). Въ перечисленныхъ случаяхъ, предоставленіемъ права отступиться отъ договора съ возвратомъ части преміи законъ, очевидно, пытается облегчить производство торговыхъ операцій освобожденіемъ ихъ отъ излишнихъ расходовъ, несправедливо, по однимъ лишь формальнымъ соображеніямъ, падавшимъ-бы на страхователя. Сокращеніе-же пути, въ силу той-же статьи, не отражается на силѣ договора.

попеченію о застрахованномъ предметѣ

Застрахованный предметъ продолжаетъ оставаться на попеченіи страхователя, и потому страховщикъ не имѣетъ возможности принять надлежащихъ мѣръ къ огражденію застрахованнаго предмета отъ опасности, отъ которой происходитъ страхованіе. Во вниманіе къ этому, на страхователя, насколько за нимъ сохраняется наблюденіе за застрахованнымъ предметомъ, возлагается обязанность лично или чрезъ посредство своихъ агентовъ (капитана и судового

экипажа) заботиться о сохраненіи застрахованнаго предмета и огражденіи тѣмъ интересовъ страховщика. Предѣлами такой заботливости служитъ та мѣра заботливости, которую проявляетъ добрый хозяинъ о своемъ имуществѣ, когда оно совсѣмъ не застраховано. Въ частности страхователь долженъ: предупреждать наступленіе опасности обычными мѣрами предосторожности; въ случаѣ-же несчастія, принимать мѣры къ спасенію застрахованнаго имущества и отстраненію еще большаго ущерба; какъ равно заявлять, съ одной стороны, подлежащей власти о происшедшемъ несчастіи, дабы она могла установить причину несчастія, а съ другой —страховщику, чтобы и онъ имѣлъ возможность принять свои мѣры какъ къ выясненію той-же причины, такъ и къ сокращенію падающаго на него ущерба, а равно къ опредѣленію размѣровъ ущерба. Въ частности, выясненіе причины несчастія и установленіе размѣровъ наступившаго ущерба могутъ быть съ успѣхомъ достигнуты только по свѣжимъ слѣдамъ происшедшаго приключенія; поэтому нашъ законъ назначаетъ очень краткій срокъ для осуществленія относящагося сюда заявленія. Такъ, объ аваріи капитанъ (являющійся представителемъ судохозяина и грузохозяевъ) долженъ заявить мѣстной власти—втеченіе 24 часовъ по прибытіи въ портъ [1]), а страховщику хозяинъ застрахованнаго имущества или его представитель, по полученіи увѣдомленія о крушеніи, обязанъ не позже, какъ черезъ три дня (если въ полисѣ нѣтъ иного постановленія), сдѣлать письменное объявленіе съ подробнымъ показаніемъ извѣстныхъ ему обстоятельствъ (ст. 578). Точно также страхователь долженъ обезпечить право регресса страховщика къ виновникамъ причиненнаго ущерба—такимъ-же точно образомъ, какъ это страхователь сдѣлалъ-бы для огражденія своихъ собственныхъ правъ [2]). Если-бы опасность разразилась вслѣдствіе непринятія страхователемъ обычныхъ мѣръ заботливости и предосторожности, то страховщикъ долженъ быть признанъ свободнымъ отъ обязанности возмѣстить послѣдовавшій

---

[1]) См. сказанное на стр. 202—204.

[2]) Гамбургскія Правила возлагаютъ на страхователя даже обязанность предъявить искъ и вести дѣло, буде того потребуетъ страховщикъ

отсюда ущербъ. Въ случаѣ-же непринятія къ спасенію застрахованнаго предмета мѣръ, какія добрый хозяинъ принялъ-бы къ спасенію своего незастрахованнаго имущества, страхователь обязанъ вознаградить страховщика за происшедшіе отсюда убытки, или, иначе, за страховщикомъ должно быть признано право удержать изъ страхового вознагражденія такую часть, какая соотвѣтствуетъ той долѣ ущерба, которая явилась результатомъ небрежности страхователя. Эти послѣдствія слѣдуетъ распространить и на случаи несовершенія своевременнаго заявленія о постигшемъ несчастіи, или непринятія должныхъ мѣръ къ огражденію регресса страховщика къ виновникамъ ущерба.

Требующіеся на выполненіе указанныхъ обязанностей расходы должны быть покрыты страховщикомъ, независимо отъ суммы страхового вознагражденія, какъ равно безотносительно къ результату принятыхъ страхователемъ мѣръ, если, конечно, эти мѣры были приняты добросовѣстно. Страховщикъ долженъ возмѣстить относящіеся сюда расходы въ виду того, что они, съ одной стороны, произведены въ интересахъ самого страховщика (для уменьшенія его отвѣтственности), а съ другой—являются послѣдствіемъ морского несчастія; кромѣ того, и по соображеніямъ страховой политики отвѣтственность по такого рода расходамъ приходится возлагать на страховщика, такъ какъ иначе, безъ увѣренности, что относящіяся сюда издержки будутъ покрыты страховщикомъ, едва-ли можно было-бы расчитывать на то, что страхователь будетъ въ должной мѣрѣ заботиться объ интересахъ страховщика; наконецъ, при иныхъ условіяхъ, часть ущерба, въ связи съ морскимъ несчастіемъ понесеннаго страхователемъ (въ видѣ указанныхъ издержекъ), оказалась-бы невозмѣщенной. Корабельщикъ-же и прочіе члены судового экипажа, проявившіе усердіе при спасеніи имущества въ случаѣ крушенія или гибели судна, имѣютъ право требовать отъ страховщика за это особой награды въ размѣрѣ шестой доли той платы, которая причиталась-бы имъ, если-бы они благополучно довезли имущество по договору (ст. 604).

и доказыванію понесеннаго ущерба.

Наконецъ, на страхователѣ лежитъ обязанность по доказыванію понесеннаго имъ ущерба отъ несчастнаго случая. Въ частности страхователь долженъ доказать: что опасность,

отъ которой происходило страхованіе, разразилась; что отъ этого обстоятельства, прямо или косвенно, произошелъ для страхователя ущербъ въ застрахованномъ предметѣ; и что понесенный ущербъ выразился въ такихъ-то размѣрахъ [1]). При этомъ страхователь, какъ раньше уже было указано, обязанъ представить страховщику относящіяся сюда данныя въ установленный въ договорѣ или законѣ, сравнительно короткій, срокъ, дабы, съ одной стороны, страховщикъ въ состояніи былъ принять мѣры для сокращенія падающаго на него ущерба, а съ другой—была возможность представленныя данныя провѣрить по свѣжимъ слѣдамъ. Пропускъ такого срока, въ зависимости отъ постановленія договора или закона, можетъ лишить страхователя права предъявить къ страховщику требованіе о вознагражденіи. У насъ, какъ сказано было, если въ договорѣ не установлено иного срока, страхователь о постигшемъ несчастіи долженъ письменно объявить страховщику не позже, какъ черезъ три дня по полученіи увѣдомленія о несчастіи, съ подробнымъ показаніемъ извѣстныхъ ему обстоятельствъ (ст. 578). Что-же касается до доказыванія размѣровъ понесеннаго ущерба, то эта обязанность, въ силу договора, можетъ быть и снята со страхователя; въ такомъ случаѣ страхователь долженъ лишь предъявить претензію о вознагражденіи въ виду понесеннаго имъ ущерба въ указываемомъ страхователемъ размѣрѣ; страховщику-же, естественно, предоставляется право опровергать указываемые ему размѣры понесеннаго ущерба, какъ равно и прочія приводимыя страхователемъ данныя, а также при случаѣ доказывать, что хотя несчастіе и произошло, но его послѣдствія не должны падать на отвѣтственность страховщика. По нашему закону, „всякій убытокъ, за который требуется платежъ отъ страховщиковъ, долженъ быть доказанъ неопровержимо, и страхователь, для полученія платежа, обязанъ представить доказательство, что онъ самъ или поручитель имѣетъ участіе въ застрахованномъ предметѣ, и въ случаѣ надобности предъявить письменное порученіе, данное ему для застрахованія. Поврежденіе корабля или

---

[1]) Рѣш. Гражд. Кассац. Д-та Правит. Сената: за 1875 г. № 308, за 1877 г. № 197, за 1880 г. № 40, за 1901 г. № 91.

принадлежностей его, относящееся къ отвѣтственности страховщика, должно быть оцѣнено свѣдущими людьми, или доказано неопровергаемыми счетами "(ст. 579). Къ этому Сенатъ пояснилъ, что страхователь обязанъ доказать тождество поврежденнаго предмета съ застрахованнымъ, а также, что грузъ находился именно на томъ суднѣ, которое было застраховано [1]). Размѣры понесенныхъ убытковъ въ портовыхъ городахъ опредѣляются диспашерами, составляющими аварійные расчеты въ формѣ диспаши [2]). Гдѣ нѣтъ диспашеровъ, размѣры ущерба устанавливаются экспертами, доказываются торговыми книгами, счетами и т. п. [3]). Доказательствомъ-же нагрузки товара на судно, по общепринятому въ торговлѣ обычаю, признается коносаментъ, или расписка капитана на фрахтовомъ договорѣ въ принятіи груза.

Обязанности страховщика: по принятію преміи,

Къ обязанностямъ страховщика относится принятіе вносимыхъ періодическихъ премій втеченіе условленнаго страхованія (буде страхованіе пріурочено не къ рейсу, а къ опредѣленному промежутку времени, съ условіемъ внесенія преміи періодически), какъ равно—неотступленіе до срока отъ договора безъ законныхъ для того поводовъ. Главнѣйшая-же обязанность страховщика состоитъ въ возмѣщеніи ущерба, нанесеннаго застрахованному предмету наступленіемъ опасности, отъ которой происходило страхованіе. Въ связи съ этою обязанностью возникаютъ вопросы: при какихъ условіяхъ она должна наступить, а также въ какомъ размѣрѣ производится возмѣщеніе ущерба, какимъ путемъ, кому, когда и гдѣ?

неотступленію отъ договора и возмѣщенію ущерба.

При какихъ условіяхъ должна наступить опасность?

Чтобы служить основаніемъ для возмѣщенія ущерба, осуществленіе опасности должно быть послѣдствіемъ случайности, т. е. происходить отъ событія непредвидимаго для страхователя, будь это игра стихійныхъ силъ, или результатъ чужой неосторожности или даже чужого умысла [4]); но осуществленіе опасности, какъ ранѣе уже было сказано, ни

---

[1]) Рѣш. 4-го Д-та за 1876 г. № 290.

[2]) См. сказанное на стр. 204—207.

[3]) Рѣш. 4-го Д-та Правит. Сената за 1895 г. № 918.

[4]) Рѣш. Гражд. Кассац. Д-та Правит. Сената за 1887 г. № 79.

въ какомъ случаѣ не можетъ быть результатомъ собственной грубой неосторожности страхователя, а тѣмъ болѣе результатомъ его умысла [1]). На этомъ основаніи, застрахованіе и не освобождаетъ страхователя отъ той степени радѣнія, которая считается естественною по отношенію къ предмету, въ коемъ человѣкъ заинтересованъ. Въ связи съ симъ, если несчастіе случится исключительно вслѣдствіе неосторожности страхователя, то страховщикъ долженъ считаться свободнымъ отъ обязанности возмѣстить ущербъ. Это ясно высказано и въ нашемъ Уставѣ Торговомъ (ст. 588). Подчасъ, буде въ полисѣ не постановлено иначе, со страховщика слагается отвѣтственность и въ случаяхъ, когда несчастіе произошло по винѣ капитана или другихъ членовъ экипажа, какъ это предусмотрѣно у насъ въ ст.ст. 589 и 590 п. 5 того-же Устава. Кромѣ того, какъ ранѣе уже было указано, даже при отсутствіи вины со стороны страхователя или его представителей, законъ предусматриваетъ кое-какіе случаи, когда страховщикъ не отвѣчаетъ [2]); какъ равно и по соглашенію сторонъ въ договоръ могутъ быть вставлены условія объ исключеніи въ нѣкоторыхъ случаяхъ отвѣтственности страховщика [3]). Далѣе возмѣщеніе ущерба въ состояніи имѣть мѣсто только при условіяхъ: чтобы несчастіе постигло отъ наступленія опасности, рискъ по которой принялъ на себя страховщикъ; чтобы несчастіе произошло въ предѣлахъ риска, установленныхъ въ договорѣ, и втеченіе продолжительности страхованія; а также, чтобы причиненный застрахованному предмету ущербъ могъ быть оцѣненъ на деньги и выражался въ размѣрахъ свыше той нормы, до которой ущербъ не падаетъ на отвѣтственность страховщика (буде это установлено закономъ или договоромъ).

Размѣры страхового вознагражденія.

При опредѣленіи размѣровъ страхового вознагражденія приходится, какъ это бываетъ въ имущественномъ страхованіи вообще, считаться съ разрѣшеніемъ какъ вопроса о томъ, какую стоимость имущества приходится принимать

---

[1]) См. также сказанное на стр. 281 и 282.

[2]) См. стр. 284 и 285.

[3]) См. стр. 285—288.

во вниманіе—ту-ли, какую застрахованный предметъ имѣлъ во время заключенія договора страхованія, или ту, которою онъ обладалъ во время несчастія, такъ и вопроса о томъ, въ какомъ размѣрѣ должно причитаться вознагражденіе въ зависимости отъ отношенія суммы страхованія къ стоимости застрахованнаго предмета. Первый вопросъ разрѣшается въ томъ смыслѣ, что приходится принимать въ основаніе опредѣленія вознагражденія стоимость застрахованнаго предмета во время постигшаго несчастія [1]), а не во время заключенія договора, такъ какъ цѣлью страхованія служитъ возмѣщеніе фактически понесеннаго ущерба—примѣнительно, слѣдовательно, къ той стоимости, которую имѣлъ застрахованный предметъ во время наступившаго несчастія, а не той, коей онъ обладалъ прежде. Такимъ образомъ, для производства расчета между страховщикомъ и страхователемъ необходимо выяснить стоимость застрахованнаго предмета во время постигшаго несчастія, что сопряжено, конечно, съ нѣкоторыми затрудненіями. Но въ дѣйствительности выясненіе стоимости застрахованнаго предмета во время несчастія собственно имѣетъ значеніе только по отношенію къ предметамъ, могущимъ быстро измѣняться въ своей стоимости. Для прочихъ-же предметовъ можно принять во вниманіе стоимость во время заключенія договора, насколько не будетъ извѣстно о происшедшемъ въ ней измѣненіи. Предметы морского страхованія относятся по преимуществу къ предметамъ послѣдней категоріи; а потому по отношенію къ нимъ достаточно учесть лишь вліяніе случившихся въ пути аварій на первоначальную стоимость. Въ связи съ симъ, за страховщикомъ должно быть признано право доказывать, что во время несчастія стоимость застрахованнаго предмета была ниже стоимости во время заключенія договора, т. е. ниже страховой оцѣнки. Вопросъ-же о томъ, въ какомъ размѣрѣ должно причитаться вознагражденіе въ зависимости отъ отношенія суммы страхованія къ стоимости застрахованнаго предмета, разрѣшается слѣдующимъ обра-

Значеніе стоимости застрахованнаго предмета во время заключенія договора

и значеніе отношенія суммы страхованія къ стоимости застрахо-

---

[1]) Рѣш. Гражд. Кассац. Д-та Правит. Сената: за 1880 г. № 40, за 1881 г. № 118, за 1901 г. № 91.

ваннаго предмета.

зомъ: если страхованіе происходитъ въ полной стоимости застрахованнаго предмета,—страховое вознагражденіе должно соотвѣтствовать полной суммѣ понесеннаго ущерба; а если сумма страхованія назначена ниже дѣйствительной стоимости застрахованнаго предмета, то страховое вознагражденіе причитается лишь въ соотвѣтственной долѣ фактическаго ущерба, пропорціонально тому отношенію, въ какомъ сумма страхованія находится къ дѣйствительной стоимости застрахованнаго предмета [1]). Такъ, напр., буде страховая сумма соотвѣтствуетъ только половинѣ дѣйствительной стоимости застрахованнаго предмета,—страховое вознагражденіе должно быть назначено въ размѣрѣ половины суммы, въ которой выразятся понесенные страхователемъ убытки, при этомъ какъ въ случаѣ полнаго уничтоженія застрахованнаго предмета, такъ и въ случаѣ лишь частичнаго его поврежденія. Въ связи съ симъ, если по одному и тому-же полису застраховано нѣсколько предметовъ,—при вычисленіи страхового вознагражденія слѣдуетъ обращать вниманіе на то, застрахованы-ли эти разные предметы въ одной общей суммѣ, или сумма страхованія каждаго предмета (или каждой категоріи ихъ) опредѣлена отдѣльно; иначе вычисленіе вознагражденія приведетъ къ неправильнымъ результатамъ, такъ такъ, съ одной стороны, страховая сумма застрахованныхъ предметовъ можетъ находиться въ различномъ отношеніи къ ихъ стоимости, а съ другой—застрахованные предметы въ состояніи понести ущербъ не въ одинаковомъ размѣрѣ [2]). Изложенное правило опредѣленія размѣровъ страхового вознагражденія примѣняется ко всѣмъ видамъ ущерба, падающаго на отвѣтственность страховщика.

Возможные виды ущерба.

Въ частности, таковой ущербъ можетъ выразиться или въ матеріальномъ вредѣ, непосредственно понесенномъ застрахованнымъ предметомъ, или въ причиненіи экстраординарныхъ расходовъ. Ущербъ, выражающійся въ матеріальномъ вредѣ, непосредственно понесенномъ застрахованнымъ предметомъ, въ состояніи произойти или въ видѣ гибели

---

[1]) Такой способъ опредѣленія страхового вознагражденія предусмотрѣнъ большинствомъ уставовъ нашихъ страховыхъ обществъ.

[2]) См. сказанное на стр. 263.

(полной, или частичной), или въ видѣ только поврежденія, или въ видѣ убытка, являющагося послѣдствіемъ необходимости во что-бы то ни стало продать потерпѣвшій застрахованный предметъ. Вызванные-же несчастіемъ экстраординарные расходы выражаются или въ дополнительныхъ расходахъ, обусловленныхъ вынужденною остановкой судна, или въ издержкахъ по вознагражденію за спасаніе застрахованныхъ предметовъ, или въ расходахъ по перегрузкѣ на другое судно и по платежу увеличеннаго фрахта за наемъ этого судна; сюда-же слѣдуетъ отнести и расходъ по установленію аварій, непосредственно понесенныхъ застрахованнымъ предметомъ. Разсмотримъ отдѣльные виды ущерба и его возмѣщенія.

Вознагражденіе въ случаѣ гибели застрахованнаго предмета,

Подъ „гибелью" въ буквальномъ смыслѣ слова разумѣется разрушеніе или потеря застрахованнаго предмета. При этомъ слѣдуетъ различать полную гибель и частичную. Полная гибель или, по терминологіи нашего закона, „оптовая пропажа" предполагаетъ полную потерю застрахованнаго предмета, а частичная гибель—потерю только его части, при чемъ остальная часть сохраняетъ свое экономическое назначеніе; въ обоихъ случаяхъ гибель должна быть безвозвратною. Но, руководствуясь точкой зрѣнія страхователя, подъ понятіе полной гибели практика и законодательства, помимо реальной потери, подводятъ также случаи условной потери предмета въ смыслѣ происшедшей, вслѣдствіе несчастія, негодности къ употребленію и потери цѣнности, или пропажи судна безъ вѣсти (когда гибель представляется если не вѣрною, то по крайней мѣрѣ вѣроятною). Такъ и у насъ къ случаямъ физической гибели приравнивается случай, когда судно пропадаетъ безъ вѣсти, и объ немъ не будетъ свѣдѣній втеченіе означеннаго въ законѣ времени, опредѣляемаго сообразно со среднею продолжительностью плаванія въ различныхъ районахъ, а также со временемъ, нужнымъ для полученія извѣстія о несчастіи; именно, по нашему Уставу Торговому, если не будетъ извѣстія втеченіе шести мѣсяцевъ при рейсѣ въ предѣлахъ Европы и двѣнадцати мѣсяцевъ при рейсѣ за предѣлами Европы, считая со времени отхода судна или груза, или со времени послѣдняго о нихъ извѣстія,—судно съ грузомъ полагается погибшимъ (ст. 581).

Точно также къ гибели приравниваются случаи, когда застрахованные судно или грузъ попадутъ въ плѣнъ къ непріятелю или морскимъ разбойникамъ и не будутъ выкуплены втеченіе шести мѣсяцевъ (ст. 599). Нормально-же оптовою пропажей у насъ считается по отношенію къ судну—когда оно взято въ плѣнъ, или потерпѣло крушеніе, или стало на мель и повредилось (вѣроятно, въ томъ смыслѣ, что разбилось), или сдѣлалось неспособнымъ къ плаванію отъ бури, или задержано чужою державой; а по отношенію къ грузу—когда онъ погибъ, или испорченъ до того, что убытокъ составляетъ по крайней мѣрѣ три четверти цѣнности (ст. 581). Установленіе въ данномъ случаѣ размѣра порчи груза зиждется на предположеніи, что начиная съ этого предѣла порчу застрахованнаго предмета можно принять за полную гибель. Опредѣленіе такой нормы порчи застрахованнаго предмета имѣетъ также значеніе при совпаденіи подходящихъ сюда случаевъ со случаями, когда въ полисѣ постановлено, что страховщикъ „свободенъ отъ поврежденія". Хотя эту формулу и слѣдуетъ толковать въ смыслѣ, что страховщикъ не отвѣчаетъ за поврежденіе, въ какомъ-бы размѣрѣ оно ни произошло; но разъ установлено, что, начиная отъ такого-то предѣла порчи груза, происшедшее поврежденіе считается за полную гибель груза,—страховщикъ не въ правѣ освободить себя отъ отвѣтственности въ силу означеннаго условія въ полисѣ и потому долженъ уплатить страховое вознагражденіе полностью, если грузъ будетъ поврежденъ въ размѣрѣ, приравнивающемъ такое поврежденіе къ полной гибели застрахованнаго предмета [1]). Поврежденіе ниже означеннаго въ законѣ предѣла подлежитъ вознагражденію по правиламъ объ обыкновенномъ поврежденіи застрахованнаго предмета. При оптовой пропажѣ страховщикъ долженъ заплатить страховую сумму полностью (ст. 582), но при условіи возвращенія страховщику возможныхъ остатковъ погибшаго предмета (если послѣдній былъ застрахованъ въ полной своей цѣнности) [2]). При частич-

---

[1]) Ср. рѣш. 4-го Д-та Правит. Сената за 1872 г. № 882 и за 1896 г. № 466.

[2]) Рѣш. Гражд. Кассац. Д-та Правит. Сената: за 1882 г. №№ 44 и 98, за 1883 г. № 87.

ной-же гибели, страховщикомъ уплачивается лишь соотвѣтственная часть страховой суммы, или часть, указанная въ полисѣ (ст. ст. 584 и 585), при томъ-же условіи возвращенія страховщику возможныхъ остатковъ подвергшихся частичной гибели предметовъ (если опять-таки послѣдніе были застрахованы въ полной своей цѣнности)[1]. Въ частности, если судно или грузъ попадетъ въ плѣнъ къ непріятелю или морскимъ разбойникамъ, — страховщикъ платитъ цѣну выкупа (ст. 599).

Подъ „поврежденіемъ" въ дѣлѣ страхованія слѣдуетъ разумѣть такое измѣненіе застрахованнаго предмета, которое влечетъ уменьшеніе его цѣнности. Подъ понятіе поврежденія въ данномъ случаѣ подходитъ и уменьшеніе цѣнности предмета, происходящее отъ утраты его частей, буде эта утрата влечетъ для застрахованнаго предмета невозможность дальнѣйшаго выполненія имъ своего прежняго экономическаго назначенія. Этимъ свойствомъ относящійся сюда видъ поврежденія отличается отъ частичной гибели, когда утрата нѣкоторыхъ частей застрахованнаго предмета не влечетъ потери прежнихъ экономическихъ функцій остальными, оставшимися въ цѣлости, его частями. При поврежденіи застрахованнаго предмета, убытки выражаются въ видѣ разницы между цѣнностью застрахованнаго предмета въ состояніи неповрежденномъ и въ состояніи поврежденномъ наступленіемъ несчастія, въ каковомъ размѣрѣ эти убытки и подлежатъ возмѣщенію со стороны страховщика (ст. 582), насколько въ полисѣ нѣтъ по этому предмету иного условія (ст. ст. 584 и 585). Въ связи съ симъ, при поврежденіи судна страховое вознагражденіе будетъ опредѣляться суммой издержекъ, нужныхъ на его исправленіе. Но принимая во вниманіе, что цѣнность судна съ теченіемъ времени уменьшается сама собою, а потому съ замѣною уже бывшихъ въ употребленіи предметовъ новыми страхователь очутился-бы въ болѣе выгодномъ положеніи, чѣмъ былъ до наступленія несчастія, что не входитъ въ цѣли страхованія, —законодательства сокращаютъ подлежащія возмѣщенію со

его поврежденія

---

[1]) См. рѣшенія, указанныя въ предшествующей выноскѣ.

стороны страховщика издержки на исправленіе судна разъ навсегда установленными нормами, дабы не производить вычисленій въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ. Такъ и по нашему Уставу Торговому, при поврежденіи судна или его принадлежностей втеченіе перваго года по постройкѣ, страховщикъ долженъ возмѣстить издержки на починку полностью; въ противномъ же случаѣ—съ сокращеніемъ ихъ на третью часть, „принимаемую за разность между старыми и новыми частями исправленнаго корабля, или принадлежностей его" (ст. 582). Отъ соглашенія сторонъ зависитъ опредѣлить подлежащую исключенію изъ страхового вознагражденія часть и на иныхъ началахъ, болѣе соотвѣтствующихъ какъ времени службы судна и его принадлежностей, такъ и матеріалу, изъ коего онѣ сдѣланы. При поврежденіи груза, страховое вознагражденіе опредѣляется соотвѣтственно разницѣ въ цѣнѣ груза въ состояніи поврежденномъ и въ состояніи неповрежденномъ—въ мѣстѣ его назначенія. По нашему законодательству, таковая разница въ цѣнахъ устанавливается двумя биржевыми маклерами, по продажѣ испорченнаго груза, или-же убытки опредѣляются свѣдущими людьми, буде на это согласны грузохозяинъ и страховщикъ (ст. 583). Если поврежденный грузъ былъ проданъ въ пути, то оцѣнка поврежденія выразится вычитаніемъ изъ стоимости груза въ неповрежденномъ видѣ валовой выручки отъ продажи поврежденнаго груза. Въ обоихъ только-что указанныхъ случаяхъ поврежденія, т. е. при поврежденіи судна съ принадлежностями и при поврежденіи груза, убытки слѣдуетъ устанавливать, какъ ранѣе уже было сказано, примѣнительно къ стоимости во время несчастія; соотвѣтственно съ симъ и при опредѣленіи тѣхъ расходовъ, которые связаны будутъ съ возстановленіемъ потерпѣвшаго имущества, слѣдуетъ держаться цѣнъ, существовавшихъ во время постигшаго несчастія, а не цѣнъ, бывшихъ во время заключенія договора.

и вынужденной продажи;

Наконецъ, ущербъ въ смыслѣ матеріальнаго вреда, нанесеннаго судну или грузу, въ состояніи произойти и отъ вынужденной продажи застрахованнаго имущества до прибытія его къ мѣсту назначенія. Такая продажа можетъ имѣть мѣсто: или въ виду того, что судно вслѣдствіе не-

счастнаго случая не въ состояніи продолжать рейса; или во вниманіи къ тому, что грузъ отъ несчастнаго случая повредился до такой степени, что дальнѣйшій путь угрожаетъ ему совершенною гибелью; или въ цѣляхъ удовлетворенія явившихся результатомъ несчастія потребностей судна (напр., починки въ пути, ради чего приходится продать часть груза); и т. п. Въ возмѣщеніе ущерба, происшедшаго отъ такой вынужденной продажи, страхователю должна быть выдана полная страховая сумма, а выручка отъ продажи должна поступить страховщику (ст. 582).

Происшедшій ущербъ для судна или груза въ состояніи отразиться также на фрахтѣ, на прибыли отъ товара, а равно на возвращеніи бодмерейныхъ денегъ. Такъ, при полной гибели судна или груза считается погибшимъ всякій, бывшій предметомъ страхованія, имущественный интересъ, связанный съ судномъ или грузомъ; при частичной-же гибели или поврежденіи, а равно въ случаѣ вынужденной продажи, эти интересы несутъ частичный ущербъ.

а также въ случаѣ ущерба въ отношеніи фрахта,

Въ частности при страхованіи фрахта, страхователю возмѣщается та часть фрахта, которая оказалась ему недоплаченной грузохозяевами вслѣдствіе постигшаго грузъ несчастія. При этомъ, при опредѣленіи относительной части недоплаченныхъ фрахтовыхъ денегъ принимаются во вниманіе фрахтовыя деньги не условленныя по фрахтовымъ договорамъ вообще, а лишь причитавшіяся въ зависимости отъ наличности дѣйствительно помѣщеннаго на судно груза, такъ какъ иначе судохозяинъ при посредствѣ страхованія получилъ-бы фрахтовыхъ денегъ болѣе, чѣмъ имѣлъ-бы ихъ при благополучномъ прибытіи судна на мѣсто назначенія (ст. 598); съ другой стороны, при опредѣленіи размѣровъ уменьшенія фрахта слѣдуетъ считаться также и съ тѣмъ, какую сумму судохозяинъ долженъ будетъ вернуть изъ полученнаго уже фрахта на мѣстѣ отправленія судна.

прибыли

О вознагражденіи въ случаѣ потери, ожидавшейся отъ продажи доставленнаго товара, застрахованной прибыли нашъ законъ не содержитъ постановленія. Казалось-бы, въ данномъ отношеніи нужно различать: когда товары до мѣста назначенія дошли въ поврежденномъ видѣ, хотя и въ полности, и когда часть товаровъ не дошла совсѣмъ до

мѣста назначенія. Въ первомъ случаѣ въ качествѣ вознагражденія приходится платить такую долю застрахованной прибыли отъ товаровъ, какая доля изъ страховой суммы слѣдуетъ въ вознагражденіе страхователю за поврежденіе товаровъ; во второмъ-же случаѣ вознагражденіе опредѣляется въ размѣрѣ такой доли всей суммы застрахованной прибыли, какую долю составляетъ цѣнность недошедшей до мѣста назначенія части товаровъ изъ всей цѣнности товаровъ. Тѣ-же положенія слѣдуетъ отнести и къ случаямъ потери коммиссіоннаго вознагражденія.

и бодмерейныхъ денегъ;

При страхованіи бодмерейныхъ денегъ, въ качествѣ вознагражденія кредитору по бодмереѣ должна быть уплачена въ случаѣ гибели предмета заклада—вся сумма страхованія, а въ случаѣ недовыручки отъ продажи предмета заклада—разница между суммою, вырученною отъ продажи предмета заклада, и суммою бодмерейныхъ денегъ. При этомъ, при страхованіи бодмерейныхъ денегъ обыкновенно уплачивается вознагражденіе и въ случаѣ, когда недовыручка отъ продажи предмета залога произошла не только какъ послѣдствіе морского несчастія, но и по другимъ какимъ-либо причинамъ, насколько по этому предмету нѣтъ ограниченій въ полисѣ. Въ частности, по принципамъ нашей бодмереи, удовлетвореніе страхователя можетъ быть осуществлено или возмѣщеніемъ ему того, чего онъ не могъ взыскать съ имущества должника, или уплатою страхователю бодмерейной суммы полностью, съ пріобрѣтеніемъ въ такомъ случаѣ страховщикомъ права искать съ должника по бодмереѣ то, что страховщикомъ уплачено страхователю.

Аналогичны условія уплаты вознагражденія въ случаѣ страхованія кредиторомъ аварійныхъ денегъ и иныхъ требованій, обезпеченныхъ судномъ, грузомъ или фрахтомъ, какъ равно капитала, даннаго въ ссуду на общемъ основаніи, а не по бодмерейному договору.

какъ равно въ случаѣ понесенія экстраординарныхъ расходовъ;

Какъ раньше было сказано, ущербъ можетъ выразиться и въ причиненіи экстраординарныхъ расходовъ. Какіе, въ частности, расходы падаютъ на отвѣтственность страховщика, —зависитъ отъ договора. Если въ немъ нѣтъ ограниченій по этому предмету, то предполагается, что страховщикъ

долженъ отвѣчать за всѣ расходы, вызванные несчастіемъ, и возмѣстить ихъ согласно указаніямъ полиса или закона.

Вознагражденіе при большой аваріи.

Въ заключеніе изложенія размѣровъ страхового вознагражденія слѣдуетъ еще остановиться на ущербѣ, вызываемомъ большою или общею аваріей. Именно на почвѣ понесенія страхователемъ относящагося сюда ущерба возникаетъ вопросъ—что страхователь можетъ требовать отъ страховщика, весь-ли понесенный ущербъ, или только ту его часть, которая собственно причитается на его долю (такъ какъ остальныя части подлежатъ возмѣщенію со стороны прочихъ участниковъ экспедиціи)? На первый взглядъ казалось-бы, что страхователь въ правѣ требовать отъ страховщика вознагражденія, соотвѣтствующаго лишь той части ущерба, которую онъ фактически понесъ,—во вниманіе къ тому, что въ этой только долѣ онъ въ дѣйствительности и потерпѣлъ убытки; но имѣя въ виду, что страховщикъ, въ силу заключеннаго договора страхованія, обязался покрыть всѣ убытки страхователя, не касаясь вопроса о возможномъ до извѣстной степени возмѣщеніи ихъ другими участниками экспедиціи,—страховщика слѣдуетъ признать обязаннымъ уплатить вознагражденіе за происшедшій для страхователя аварійный ущербъ полностью, но съ правомъ обратиться къ прочимъ членамъ экспедиціи съ тѣми претензіями, которыя къ нимъ имѣлъ-бы потерпѣвшій страхователь. Согласно съ симъ, буде кто изъ членовъ экспедиціи, долженствующихъ уплатить страхователю (или въ данномъ случаѣ страховщику) падающую на него долю убытковъ, окажется несостоятельнымъ,—эта доля останется невозмѣщенною страховщику. Помимо вознагражденія по непосредственно понесенному застрахованнымъ предметомъ ущербу, страховщикъ отвѣчаетъ и за тѣ взносы, которые страхователь долженъ сдѣлать по аварійному расчету. Размѣръ какъ на одной, такъ и на другой почвѣ понесеннаго страхователемъ ущерба опредѣляется на основаніи диспаши. Въ частности, нашъ законъ возлагаетъ на отвѣтственность страховщика ущербъ по общей аваріи только при условіи, если онъ превосходитъ полтора процента объявленной цѣны застрахованнаго предмета (ст. 584). Для предупрежденія недоразумѣній при вычисленіи вознагражденія, Уставъ Торговый предписываетъ

случающіяся аваріи расчислять для каждаго рейса особо, какъ равно отдѣлять исчисленіе вознагражденія по аваріямъ общимъ и частнымъ (ст. 585).

Общія условія исчисленія вознагражденія.

Само собою разумѣется, соотвѣтственно ранѣе сказанному, при опредѣленіи размѣровъ страхового вознагражденія за понесенный подъ вліяніемъ несчастнаго случая ущербъ, въ какомъ бы видѣ онъ ни выразился, именно въ видѣ-ли ущерба, непосредственно понесеннаго застрахованнымъ предметомъ, или въ видѣ причиненныхъ экстраординарныхъ расходовъ, слѣдуетъ считаться съ отношеніемъ суммы страхованія къ дѣйствительной стоимости застрахованнаго предмета, а при опредѣленіи страхового вознагражденія за ущербъ, непосредственно понесенный застрахованнымъ предметомъ, необходимо, кромѣ того, считаться и со стоимостью застрахованнаго предмета во время несчастія. Затѣмъ, изъ страхового вознагражденія надо исключить тѣ сбереженія, которыя произошли для страхователя въ зависимости отъ недостиженія застрахованнаго предмета до мѣста назначенія (напр., по очисткѣ пошлинами).

Издержки по установленію размѣра страхового убытка должны по справедливости падать на страховщика, такъ какъ эти издержки представляютъ собою послѣдствіе морского несчастія. Но полностью-ли таковыя издержки падутъ на страховщика, это зависитъ, конечно, отъ того—застраховано было имущество въ полной страховой стоимости, или нѣтъ.

Способы удовлетворенія.

Въ силу договора морского страхованія страховщикъ обязуется, въ томъ или другомъ размѣрѣ, возмѣстить нанесенный наступленіемъ несчастія вредъ. Возмѣщеніе это, въ зависимости, съ одной стороны, отъ свойства ущерба, а съ другой—отъ усмотрѣнія страховщика, можетъ происходить или деньгами, или натурою (ст. 580). Въ случаѣ возмѣщенія натурою, при гибели застрахованнаго предмета — страховщикъ долженъ будетъ замѣнить погибшій предметъ инымъ такимъ-же предметомъ, а при поврежденіи застрахованнаго предмета—привести его въ прежній видъ. Но возмѣщеніе ущерба натурою возможно, конечно, только тогда, когда страхованіе происходило въ полной цѣнности застрахованнаго предмета, и когда, такимъ образомъ, страхового вознагражденія достаточно для возстановленія этого предмета.

Затѣмъ, на почвѣ установленія способовъ удовлетворенія страхователя еще возникаетъ вопросъ относительно того, какъ поступать съ остатками отъ имущества, потерпѣвшаго отъ наступленія несчастія? Ранѣе было указано, что оптовой пропажей застрахованнаго предмета считается не только его полная физическая гибель, но и случаи, когда онъ до такой степени количественно или качественно видоизмѣнился, что долженъ считаться выбывшимъ изъ той категоріи предметовъ, къ которой раньше принадлежалъ (напр., когда судно до такой степени испорчено, что отъ него остались одни обломки, которые, конечно, не могутъ собою замѣнить судна; или когда судно до такой степени испорчено, что его не стоитъ чинить; или когда отъ посуды остались лишь одни осколки); равнымъ образомъ оптовой пропажей считается также пропажа застрахованнаго имущества безъ вѣсти. Но вѣдь и остатки судна или груза могутъ имѣть нѣкоторую цѣнность, а тѣмъ болѣе нашедшееся впослѣдствіи, считавшееся безвѣстно пропавшимъ, судно съ грузомъ! Спрашивается, какъ-же съ ними поступить: оставить-ли ихъ въ пользу страхователя, вычтя изъ причитающагося ему страхового вознагражденія стоимость остатковъ или нашедшагося впослѣдствіи имущества; или-же уплатить страхователю окончательно всю страховую сумму полностью, но съ предоставленіемъ остатковъ, а также нашедшагося, считавшагося погибшимъ, имущества, въ пользу страховщика? Принимая въ соображеніе, что страхователь имѣлъ интересъ въ сохраненіи страховавшагося имъ имущества лишь при условіи, чтобы послѣднее оставалось принадлежащимъ по крайней мѣрѣ къ той категоріи предметовъ, къ которой оно принадлежало ранѣе (каковое соображеніе особенно важно въ коммерческомъ быту, гдѣ доставка товара регулируется лишь спросомъ именно на этотъ товаръ, а не на другой какой-либо предметъ),—оставленіе остатковъ погибшаго имущества въ пользу страхователя съ соотвѣтственнымъ вычетомъ изъ страховой суммы существенно противорѣчило-бы цѣлямъ страхованія, не говоря уже о нерѣдкой затруднительности опредѣлить цѣнность остатковъ. Это-же заключеніе имѣетъ примѣненіе и къ случаю отысканія впослѣдствіи судна или груза, считавшихся погибшими, такъ какъ хотя-бы

отыскались эти предметы и даже въ неповрежденномъ видѣ, но судно, при всемъ томъ, могло быть уже замѣнено новымъ, и отыскавшееся въ состояніи оказаться лишнимъ, а на отысканный товаръ спросъ уже могъ миновать. Руководствуясь вышеприведенными соображеніями, иностранныя законодательства и даютъ страхователю право выбора: сохранить остатки погибшаго застрахованнаго имущества за собой, съ соотвѣтственнымъ вычетомъ изъ суммы страхового вознагражденія, или-же предоставить ихъ въ пользу страховщика, съ полученіемъ страхователемъ страхового вознагражденія полностью. Послѣднее право технически называется „правомъ абандона“ [1]). Лишь отыскавшееся, считавшееся погибшимъ, имущество остается во всякомъ случаѣ въ распоряженіи страховщика, если отысканіе произошло по уплатѣ страхового вознагражденія страхователю. Предоставляемое страхователю право абандона составляетъ выгоду даже и для страховщика, освобождая его отъ расходовъ по оцѣнкѣ нанесеннаго страхователю убытка. Съ другой стороны, страховщикъ не лишается права регулировать въ договорѣ этотъ вопросъ и иначе. Нашъ-же законъ, наоборотъ, придерживается противоположнаго воззрѣнія на то, кто можетъ воспользоваться правомъ абандона. Именно, становясь болѣе на стражу интересовъ страховщика, чѣмъ страхователя, и стараясь по возможности облегчить для перваго послѣдствія несчастія, Уставъ Торговый предоставляетъ право вышеупомянутаго выбора страховщику (ст. 587), насколько, конечно, въ полисѣ не будетъ опредѣлено иначе. Но предоставляя въ пользу страхователя остатки погибшаго имущества, страховщикъ, очевидно, не можетъ толковать этотъ случай въ качествѣ нанесенія происшедшимъ несчастіемъ страхователю лишь поврежденія или частичной гибели, съ уплатой вознагражденія по правиламъ, установленнымъ для таковыхъ случаевъ, а долженъ удовлетворить страхователя всею страховою суммой, съ вычетомъ изъ нея лишь цѣнности оставшагося отъ гибели имущества.

Право абандона.

Само собою разумѣется, разъ страхованіе было произ-

---

[1]) Отъ итальянскаго abbandono=покиданіе.

ведено не въ полной стоимости застрахованнаго имущества, —при вычетѣ цѣнности остатковъ изъ причитающагося вознагражденія въ пользу страхователя должна быть сдѣлана соотвѣтствующая процентная скидка, а страховщикъ въ этомъ случаѣ можетъ удержать за собою также только соразмѣрную часть оставшагося имущества, соотвѣтствующую отношенію между страховой суммой и полною страховою стоимостью; если оставшееся имущество нельзя будетъ подѣлить между страхователемъ и страховщикомъ, то возникнетъ право общей ихъ собственности на данное имущество.

При удержаніи страховщикомъ оставшагося имущества, на него переходятъ всѣ тѣ имущественныя права, которыя въ моментъ абандона имѣлъ по отношенію къ этому имуществу страхователь (напр., право на фрахтъ по данному рейсу; право на вознагражденіе за причиненный судну кѣмъ-либо ущербъ; право на предъявленіе претензій къ участникамъ по общей аваріи), такъ какъ было-бы несправедливо, чтобы страхователь, получивъ полное вознагражденіе за погибшее имущество, еще извлекъ изъ оплаченнаго уже имущества выгоды, вполнѣ естественно причитающіяся страховщику со времени осуществленія права абандона. Въ частности насколько касается фрахта, то онъ причитается страховщику лишь за время послѣ перехода судна въ собственность страховщика, при чемъ справедливость требуетъ принять въ расчетъ не только соотношеніе между пройденнымъ и остающимся разстояніями, но и связанные съ этими частями плаванія расходы, какъ равно затрату времени и трудовъ. Съ другой-же стороны, страховщикъ, получающій остатки имущества, долженъ нести различныя, сопряжонныя съ перенимаемыми имъ правами, обязанности, а въ томъ числѣ страховщикъ долженъ покрыть страхователю тѣ расходы, которые послѣдній дѣлалъ для огражденія интересовъ страховщика (напр., для спасенія судна послѣ несчастія, послужившаго поводомъ для абандона судна, такъ какъ при такихъ условіяхъ, начиная со времени несчастія, бывшій судовладѣлецъ дѣйствовалъ уже въ качествѣ представителя и за счетъ новаго судовладѣльца, т. е. страховщика).

Размѣры вознагражденія

Въ пополненіе изложенія принциповъ, лежащихъ въ основаніи опредѣленія страхового вознагражденія, слѣдуетъ

при наступлении нѣсколькихъ несчастныхъ случаевъ.

еще коснуться вопроса о суммѣ вознагражденія при наступленіи нѣсколькихъ несчастныхъ случаевъ втеченіе періода страхованія. При оптовой пропажѣ, а также частичной гибели, по вознагражденіи страхователя отношенія къ нему страховщика, конечно, прекращаются, насколько касается погибшаго; но этого нельзя сказать относительно случаевъ наступленія поврежденія застрахованнаго имущества, каковые случаи могутъ нѣсколько разъ повторяться втеченіе періода страхованія. Имѣя въ виду, что дѣйствіе договора морского страхованія истекаетъ лишь съ окончаніемъ условленнаго періода времени или рейса, а не съ осуществленіемъ морской опасности,—въ случаѣ наступленія, втеченіе страхуемаго періода времени или рейса, нѣсколькихъ повлекшихъ аварію несчастій, страховщикъ долженъ будетъ платить и вознагражденіе также нѣсколько разъ, при чемъ сумма подлежащихъ уплатѣ вознагражденій можетъ быть, въ сложности, выше опредѣленной въ договорѣ суммы страхованія, буде, конечно, въ полисѣ нѣтъ иного по данному предмету указанія. Это начало признано теперь какъ большинствомъ законодательствъ, такъ и судебною практикой; его-же держится и наше право, но, впрочемъ, лишь при условіи, чтобы понесенные свыше страховой суммы убытки были вызваны тѣмъ, что „сбереженіе застрахованнаго предмета необходимо требовало издержекъ, которыхъ нельзя было покрыть бодмерейными деньгами, или новымъ застрахованіемъ“ (ст. 586). Слѣдовательно, для того, чтобы претендовать на полученіе послѣдующаго вознагражденія, превосходящаго вмѣстѣ съ предшествующими вознагражденіями страховую сумму, наше законодательство требуетъ сперва попытаться пріобрѣсти, необходимыя для сбереженія застрахованнаго предмета, средства при помощи бодмерейнаго займа подъ закладъ застрахованнаго имущества, а если такой заемъ окажется невозможнымъ, то у кого-либо застраховать относящіяся сюда издержки (конечно, за счетъ страховщика), дабы въ случаѣ новаго несчастія вызванные имъ убытки не пали на первоначальнаго страховщика и тѣмъ не увеличили его отвѣтственности. Въ зависимости отъ этого, и вознагражденіе за убытки, превышающіе страховую сумму, можетъ быть потребовано отъ страховщика лишь по доказательствѣ,

тѣмъ или другимъ путемъ, что страхователь дѣлалъ попытки добыть средства указанными въ законѣ способами, но его попытки не увѣнчались успѣхомъ.

Въ случаѣ застрахованія того-же самаго предмета у нѣсколькихъ страховщиковъ, они участвуютъ въ возмѣщеніи ущерба пропорціонально суммѣ страхованія по каждому страхованію въ отдѣльности.

Кому уплачивается страховое вознагражденіе.

Страховое вознагражденіе уплачивается правильному держателю полиса. Въ этомъ смыслѣ высказывается и нашъ Уставъ Торговый (ст. 571)[1]. Въ случаѣ-же потери полиса, страхователь, по нашему закону, долженъ о томъ объявить мѣстной полиціи, а за границей—россійскому консулу или вице-консулу, какъ равно извѣстить страховщика (ст. 572), если о томъ нѣтъ иныхъ постановленій въ уставѣ страхового общества. Затѣмъ, владѣлецъ полиса обязанъ доказать (принятыми въ торговомъ быту доказательствами): наличность у него интереса въ застрахованномъ предметѣ въ силу пріобрѣтеннаго того или другого права на этотъ предметъ; а также, что съ этимъ предметомъ въ періодъ страхованія произошелъ несчастный случай, отъ котораго имѣло мѣсто страхованіе, вслѣдствіе чего для владѣльца полиса послѣдовалъ ущербъ, выражающійся въ такой-то денежной суммѣ (ст. 579)[2]. Впрочемъ, доказываніе размѣровъ убытка падаетъ на страхователя только тогда, когда въ полисѣ не помѣчено оцѣнки застрахованнаго предмета (открытый полисъ), иначе-же (т. е. при таксированномъ полисѣ) размѣры ущерба долженъ установить страховщикъ[3]. Указанныя условія заинтересованное въ полученіи страхового вознагражденія лицо обязано выполнить въ установленное въ договорѣ время. Ранѣе было указано то значеніе, которое имѣетъ для страховщика своевременное заявленіе о случившемся несчастіи; то-же самое слѣдуетъ сказать и про своевременность предъявленія страхователемъ своихъ претензій страховщику, такъ какъ чѣмъ позже, тѣмъ ихъ основательность

---

[1]) См. также рѣш. 4-го Д-та Правит. Сената за 1895 г. № 918.

[2]) Рѣш. Суд. Д-та Правит. Сената за 1901 г. № 2089.

[3]) Ср. рѣш. Гражд. Кассац. Д-та Правит. Сената за 1905 г. № 48.

труднѣе провѣрить. По нашему закону, страхователь, по полученіи увѣдомленія о несчастіи, долженъ не позже, какъ черезъ три дня (если въ полисѣ не сказано иначе), письменно о томъ заявить страховщику съ подробнымъ указаніемъ извѣстныхъ ему обстоятельствъ (ст. 578).

когда

Претензіи страхователя на вознагражденіе удовлетворяются страховщикомъ не тотчасъ по ихъ предъявленіи, а втеченіе опредѣленнаго закономъ срока [1]), дабы дать страховщику возможность какъ провѣрить представленныя страхователемъ данныя о размѣрахъ ущерба [2]), такъ и приготовить необходимыя на удовлетвореніе страхователя средства. По нашему закону, за частныя и общія аваріи страховщикъ обязанъ уплатить вознагражденіе втеченіе мѣсяца со дня представленія достаточныхъ доказательствъ и расчетовъ (т. е. расцѣнки аваріи); а за оптовыя пропажи втеченіе трехъ мѣсяцевъ—если крушеніе или гибель послѣдовали въ Европѣ и шести мѣсяцевъ—если они произошли въ иной странѣ свѣта, считая со дня полученія извѣстія о пропажѣ. При пропажѣ-же безъ вѣсти, срокъ этотъ считается вдвое со дня отправленія судна или груза или отъ послѣдняго о нихъ извѣстія (ст. 581). Несоблюденіе означеннаго срока страховщикомъ влечетъ, по нашему законодательству, сверхъ слѣдующаго страхователю страхового вознагражденія, взысканіе со страховщика въ пользу страхователя 6$^0/_0$ (годовыхъ) со страхового вознагражденія по день удовлетворенія, а также убытковъ и издержекъ, и, кромѣ того, возвратъ страхователю полученной отъ него преміи въ двойномъ размѣрѣ (ст.ст. 580 и 605) [3]), насколько, конечно, въ полисѣ нѣтъ иного постановленія. Само собою разумѣется, разъ страховщикъ не уплатитъ страхового вознагра-

---

[1]) Иногда въ полисѣ устанавливается, что таковой срокъ начинается только со времени опредѣленія суммы страхового вознагражденія; такъ что весь періодъ судебныхъ или иныхъ споровъ о вознагражденіи между страхователемъ и страховщикомъ отдѣляетъ наступленіе начала теченія этого срока.

[2]) Для провѣрки представленныхъ страхователемъ данныхъ въ полисахъ также обыкновенно назначается опредѣленный срокъ.

[3]) См. также рѣш. 4-го Д-та Правит. Сената за 1895 г. № 918.

жденія въ означенный въ законѣ срокъ основывая свой отказъ на недостаточности представленныхъ страхователемъ доказательствъ несчастнаго случая или вообще на невыполненіи всѣхъ установленныхъ для страхователя условій,—въ этой неуплатѣ нельзя усматривать караемой закономъ просрочки. При такихъ обстоятельствахъ, претензіи страхователя будутъ подлежать разсмотрѣнію суда.

И гдѣ?

Что касается до мѣста, гдѣ должно платить страховое вознагражденіе, то, буде оно не назначено въ полисѣ, имъ слѣдуетъ признать мѣсто, гдѣ находится торговое заведеніе страховщика, или мѣсто его жительства, такъ какъ претензіи на вознагражденіе должны быть предъявлены страховщику, слѣдовательно по мѣсту его жительства; къ тому-же и полисъ выдается тамъ.

При платежѣ вознагражденія, страховщикъ въ правѣ удержать бывшія за страхователемъ недоимки въ видѣ неуплаченной преміи и иныхъ дополнительныхъ платежей.

Право регресса къ виновнику ущерба.

Наконецъ, надо указать на право регресса страховщика къ виновнику ущерба. Подобно тому, какъ и въ другихъ отрасляхъ страхованія, если опасность осуществилась по винѣ третьяго лица,—страховщикъ, удовлетворивши страхователя, заступаетъ мѣсто послѣдняго по отношенію къ иску съ виновнаго о вознагражденіи за вредъ и убытки, такъ какъ фактически потерпѣвшимъ оказался страховщикъ [1]). Иными словами, страховщикъ имѣетъ право регресса къ настоящему виновнику ущерба. Но страховщикъ въ правѣ требовать съ виновнаго не свыше уплаченной страховщикомъ суммы страхового вознагражденія—въ виду того, что онъ понесъ ущербъ только въ этомъ размѣрѣ. Точно также и страхователю не возбраняется предъявить свои претензіи, вмѣсто страховщика, къ третьему лицу, фактически нанесшему ущербъ страхователю [2]). Буде-же страхователь получитъ воз-

---

[1]) Рѣш. 4-го Д-та Правит. Сената за 1881 г. № 694 и за 1885 г. № 2966; а также рѣш. Гражд. Кассац. Д-та: за 1879 г. № 157, за 1882 г. №№ 44 и 98, за 1883 г. № 87; ср. рѣш. того-же Д-та за 1902 г. № 90 и за 1908 г. № 22.

[2]) Рѣш. Гражд. Кассац. Д-та Правит. Сената: за 1882 г. №№ 44 и 98, за 1883 г. № 87.

награжденіе отъ страховщика,—онъ отъ виновника несчастія можетъ требовать вознагражденія за убытки лишь въ случаѣ, если страхованіе имѣло мѣсто не въ полной стоимости потерпѣвшаго предмета, и въ правѣ претендовать на это вознагражденіе только въ размѣрѣ ущерба, непокрытаго полученнымъ отъ страховщика страховымъ вознагражденіемъ, такъ какъ фактическій ущербъ страхователя выразился лишь въ этихъ предѣлахъ [1]). Равнымъ образомъ, въ случаѣ неполученія потерпѣвшимъ отъ третьяго лица вознагражденія, достаточнаго для возмѣщенія нанесенныхъ имъ убытковъ, потерпѣвшій можетъ требовать отъ страховщика дополнительнаго вознагражденія, но лишь до размѣровъ непокрытой третьимъ лицомъ доли ущерба [2]).

Прекращеніе дѣйствія договора: недѣйствительность договора;

IV. Въ заключеніе коснемся еще условій прекращенія дѣйствія договора морского страхованія.

Для того, чтобы быть дѣйствительнымъ, договоръ морского страхованія долженъ быть заключенъ при соблюденіи условій, нужныхъ для дѣйствительности договора вообще и договора морского страхованія въ частности. Несоблюденіе этихъ условій влечетъ, какъ по отношенію ко всякимъ гражданскимъ договорамъ, прежде всего недѣйствительность договора, т. е. договоръ считается какъ-бы не бывшимъ совсѣмъ заключеннымъ, а кромѣ того подчасъ имѣютъ мѣсто и особыя послѣдствія, составляющія уже характерную черту страхового договора вообще и договора морского страхованія въ частности. Такъ, по установившимся началамъ, если обѣ стороны знали при заключеніи договора о наличности данныхъ, которыя должны были лишить договоръ силы,—признаніе его недѣйствительнымъ влечетъ уничтоженіе всѣхъ послѣдствій договора въ смыслѣ какъ обязанностей сторонъ, такъ и правъ; если недѣйствительность договора произошла по невѣдѣнію сторонъ, то страховщикъ долженъ считаться свободнымъ отъ своихъ обязанностей, но имѣетъ право на часть преміи—какъ вознагражденіе за тѣ хлопоты и неудоб-

---

[1]) См. только-что упомянутыя рѣшенія за 1882 г. №№ 44 и 98.

[2]) Рѣш. того-же Д-та: за 1879 г. № 157, за 1882 г. №№ 44 и 98, за 1883 г. № 87.

ства, которымъ онъ могъ подвергнуться въ виду предполагавшагося заключенія договора; если-же о данныхъ, которыя должны были лишить договоръ силы, зналъ одинъ только страхователь, то онъ обязанъ внести всю премію, страховщикъ-же долженъ быть признанъ свободнымъ отъ исполненія своихъ договорныхъ обязанностей; а когда о таковыхъ данныхъ зналъ только страховщикъ, то за страхователемъ, помимо возвращенія преміи, нельзя не признать права на вознагражденіе его со стороны страховщика за тѣ убытки, которые онъ понесъ вслѣдствіе происшедшей недѣйствительности договора[1]). Кромѣ того, въ случаѣ обнаруженія при заключеніи договора недобросовѣстности страхователя или страховщика, они подвергаются уголовной отвѣтственности за обманъ (ст. 564).

последующая потеря имъ силы;

Когда-же страховой договоръ по условіямъ заключенія былъ дѣйствительнымъ, онъ въ состояніи потерять свою силу, съ одной стороны, при наличности условій, влекущихъ прекращеніе дѣйствія гражданскихъ договоровъ вообще (т. е. въ виду обоюднаго соглашенія сторонъ; при наступленіи обстоятельствъ, предусмотрѣнныхъ въ договорѣ; за истеченіемъ срока; и пр.), а съ другой стороны,—вслѣдствіе нарушенія условій, свойственныхъ спеціально договору страхованія (въ виду, напр., неуплаты въ срокъ періодической преміи; гибели застрахованнаго предмета; прекращенія существованія интереса въ сохраненіи предмета страхованія; измѣненія, по винѣ страхователя, цѣнности застрахованнаго предмета, а равно измѣненія его свойствъ и обстановки, буде это измѣненіе въ состояніи отозваться на рискѣ страховщика; смерти страховщика).

одностороннее расторженіе страхователемъ

Кромѣ того, нашъ Уставъ Торговый предусматриваетъ случаи односторонняго расторженія договора страхователемъ. Сюда относятся случаи „права ристорно" (ristorno) или отказа, представляющаго собою особенность морского страхованія и состоящаго въ предоставленіи страхователю при извѣстныхъ условіяхъ, именно когда до начала риска страховщика обнаружится, что застрахованный предметъ не под-

---

[1]) Зак. Гражд., ст. 684.

вергнется той опасности, отъ которой онъ былъ застрахованъ,—права отказаться отъ договора; слѣдовательно—вопреки принципамъ общегражданскаго права. Такъ, страхователь можетъ отказаться отъ договора при отмѣнѣ застрахованнаго рейса до начала еще риска страховщика; отмѣной считается и случай, когда судно не отправится въ путь втеченіе года (съ тою лишь разницей, что договоръ при такихъ условіяхъ ео ipso полагается расторгнутымъ); мотивы, по коимъ не состоялось плаваніе, съ точки зрѣнія закона —безразличны. По расторженіи договора на этихъ основаніяхъ, въ пользу страховщика удерживается ½ % суммы страхованія въ качествѣ неустойки или вознагражденія за хлопоты и иныя неудобства, которыя страховщикъ могъ имѣть въ связи съ заключеніемъ договора (ст. 596). Равнымъ образомъ, но уже не на почвѣ ристорно, страхователь можетъ требовать расторженія договора и послѣ того, какъ рискъ страховщика уже начался, или когда договоръ былъ заключенъ и на обратный рейсъ, но обратный рейсъ не состоялся, или когда судно хотя и возвратилось, однако-же безъ груза или съ неполнымъ грузомъ, а также когда судно или грузъ застрахованы были до разныхъ мѣстъ, и до каждаго мѣста опредѣлена была особая премія, но судно пошло только въ нѣкоторыя изъ этихъ мѣстъ; при такихъ условіяхъ дальнѣйшее дѣйствіе договора прекращается, и страхователю возвращается часть преміи по соглашенію со страховщикомъ, а если таковаго соглашенія не состоится, то по опредѣленію суда [1]). Въ случаѣ-же, когда судно пойдетъ далѣе первоначальнаго назначенія, договоръ расторгается съ оставленіемъ всей преміи въ пользу страховщика (ст. 597). Затѣмъ, поводомъ для расторженія договора страхователемъ служитъ несостоятельность страховщика, при обнаруженіи которой, хотя-бы страховщикъ уже началъ нести рискъ, страхователь въ правѣ заключить страховой договоръ съ другимъ страховщикомъ, съ расторженіемъ вмѣстѣ съ симъ перваго договора (ст. 606) и съ возвращеніемъ преміи отъ перваго страховщика, если она была ему уплачена; мотиви-

---

[1]) См. также сказанное на стр. 315.

руется это тѣмъ, что при несостоятельности страховщика расчитывать на то, что съ его стороны, въ случаѣ несчастія, будетъ выплачено страховое вознагражденіе, конечно, нельзя, а между тѣмъ при наличности такого фиктивнаго страхованія вторичнаго страхованія страхователь не въ правѣ былъ-бы совершить. Наконецъ, поводомъ для расторженія договора надо считать случай неумышленнаго вторичнаго страхованія, или страхованія свыше стоимости имущества, опять-таки не иначе, какъ по ошибкѣ. Такъ, напр., если хозяинъ имущества совершитъ страховой договоръ не зная, что его уполномоченный уже заключилъ такой же договоръ, —совершонный при подобныхъ условіяхъ, послѣдующій по времени заключенія, договоръ, по требованію страхователя, расторгается вполнѣ или настолько, насколько его страховая сумма, соединенная съ суммою перваго договора, превышаетъ цѣнность застрахованнаго имущества; въ связи съ симъ, внесенная по второму договору премія, полностью или въ соотвѣтственной части, возвращается страхователю съ удержаніемъ изъ нея, буде премія вся подлежитъ возвращенію, $^1/_2\,^0/_0$ страховой суммы. Исключеніемъ является случай, когда страхователь заявитъ о недѣйствительности второго страхового договора уже по прибытіи застрахованнаго предмета въ мѣсто назначенія; при этихъ условіяхъ премія не подлежитъ возвращенію (ст. 600), такъ какъ въ такомъ позднемъ заявленіи страхователя можно усмотрѣть признаки намѣренія ввести страховщика въ обманъ, да и страховщикъ рисковалъ большею суммой и, можетъ быть, удерживалъ себя отъ принятія другихъ предметовъ на страхъ. Аналогичнымъ съ расторженіемъ договора вслѣдствіе вторичнаго страхованія долженъ быть признанъ случай страхованія свыше стоимости. При этихъ условіяхъ, по требованію страхователя, договоръ также долженъ быть расторгнутъ въ суммѣ, превышающей цѣнность страхуемаго предмета, съ возвращеніемъ соотвѣтственной части преміи. Съ другой стороны, при страхованіи груза, къ поводамъ расторженія договора слѣдуетъ отнести случай, когда, при означеніи судна въ полисѣ, оно въ пути было замѣнено другимъ судномъ безъ достаточнаго къ тому основанія (ст. 602); а также случай, когда грузъ съ самаго начала отправился въ путь не

и страховщикомъ.

на томъ суднѣ, на которомъ было условлено (ст. 603). Но въ обоихъ только-что означенныхъ случаяхъ расторженіе договора можетъ послѣдовать уже по требованію страховщика, при чемъ въ первомъ изъ этихъ случаевъ премія полностью остается у страховщика, а во второмъ — страховщикъ въ качествѣ неустойки получаетъ $^{1}/_{2}\%$ съ суммы страхованія. Равнымъ образомъ, казалось-бы, поводомъ для расторженія договора страховщикомъ слѣдуетъ считать также случай несостоятельности страхователя, насколько онъ пока не внесъ преміи и буде несчастія еще не наступило, — по соображеніямъ, аналогичнымъ съ тѣми, которыя были высказаны относительно несостоятельности страховщика какъ повода для расторженія договора страхователемъ; въ этомъ случаѣ премія должна-бы причитаться страховщику за время, втеченіе котораго имущество состояло на страхѣ страховщика. Казалось-бы, съ несостоятельностью страхователя слѣдуетъ уравнять и несостоятельность лица, заключившаго страхованіе за чужой счетъ или „за счетъ кого слѣдуетъ", такъ какъ главнымъ отвѣтчикомъ передъ страховщикомъ является лицо, фактически заключившее страхованіе, и обыкновенно только съ его кредитоспособностью считается страховщикъ, наличность-же порученія не провѣряется.

Послѣдствія.

Съ прекращеніемъ силы договора, страховщикъ уже болѣе не обязанъ покрывать ущерба отъ несчастія, случившагося послѣ момента, начиная отъ коего сила договора была прекращена; но онъ долженъ, конечно, возмѣстить ущербъ, нанесенный несчастіями, которыя произошли во время дѣйствія договора. Что-же касается преміи, то въ качествѣ общаго правила слѣдуетъ признать, что, когда договоръ окажется расторгнутымъ по винѣ страхователя, премія должна причитаться страховщику за все время первоначально предположеннаго срока договора; а если договоръ будетъ расторгнутъ по винѣ страховщика, — за страхователемъ слѣдуетъ признать право на возвращеніе уплаченной преміи за время, на которое договоръ былъ расторгнутъ.

Подсудность исковъ

Вытекающіе изъ договора морского страхованія иски подвѣдомственны Коммерческимъ Судамъ [1]), гдѣ таковые имѣ-

[1]) Уставъ Судопр. Торг., ст. 42 п. 5.

ются, а гдѣ ихъ нѣтъ, то—общимъ судамъ. Въ цѣляхъ обезпеченія провѣрки основательности относящихся сюда исковъ по свѣжимъ слѣдамъ и въ виду затруднительности для страховщика добывать матеріалъ для возраженій противъ претензій страхователя, если-бы послѣднему было предоставлено право ихъ предъявлять втеченіе обыкновенной земской давности,—законодательства или полисы назначаютъ подчасъ сокращенный давностный срокъ для предъявленія къ страховщику исковъ со стороны страхователя. У насъ въ законѣ по этому предмету нѣтъ особаго постановленія; но въ полисахъ обыкновенно указывается сокращенный давностный срокъ для таковыхъ исковъ, и Сенатъ допустилъ относящееся сюда сокращеніе давности, насколько, впрочемъ, оно предусмотрѣно въ уставѣ страхового общества [1]).

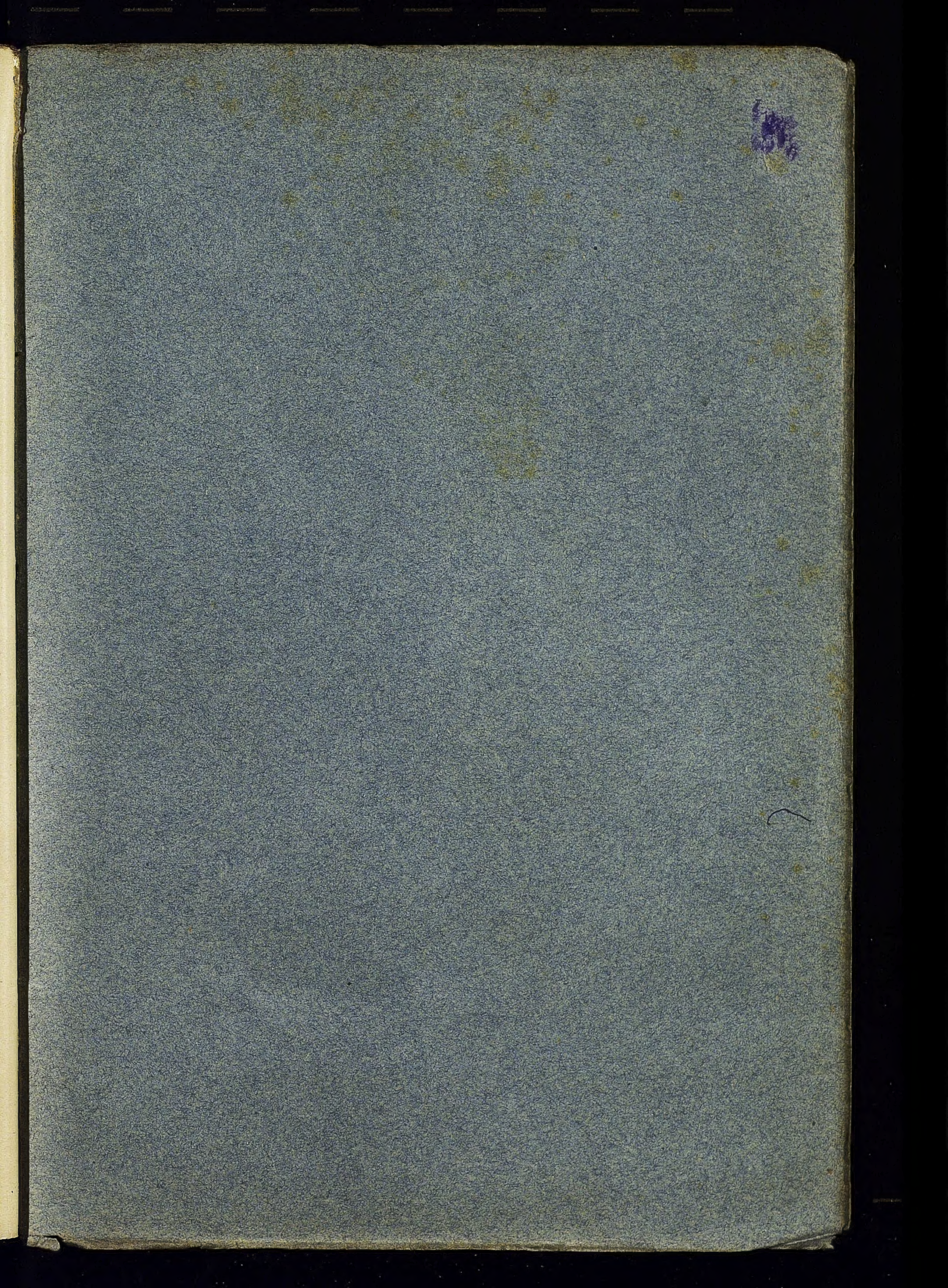
и давностный их срокъ.



[1]) Рѣш. 2-го Общаго Собранія отъ 18 марта/10 іюня 1877 г. по дѣлу Штернберга съ Русскимъ Лойдомъ и рѣш. Гражд. Кассац. Д-та за 1880 г. № 180.


Семинарiи по исторiи славянъ при С.П.Б. Университетѣ
Библiотека





Цѣна 2 р. 50 к., для студентовъ—1 р. 25 к.